

serve as members of the Central Advisory Committee for the National Cadet Corps for a term of one year commencing from the 1st June, 1965, subject to the other provisions of the said Act and the Rules made thereunder."

**Mr. Speaker:** The question is:

"That in pursuance of sub-section (1) (i) of Section 12 of the National Cadet Corps Act, 1948, the members of Lok Sabha do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, two members from among themselves to serve as members of the Central Advisory Committee for the National Cadet Corps for a term of one year commencing from the 1st June, 1965, subject to the other provisions of the said Act and the Rules made thereunder."

*The motion was adopted.*

12.54½ hrs.

#### KERALA BUDGET, 1965-66

**The Minister of Finance (Shri T. T. Krishnamachari):** Sir, I beg to present a statement\* of the estimated receipts and expenditure of the State of Kerala for the year 1965-66.

12.55 hrs.

#### RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION—contd.

**Mr. Speaker:** We will take up general discussion of the Railway Budget. We have got 6 hours and 55 minutes more.

**Shri Nesamony (Nagercoil):** Mr. Speaker, I am thankful to the Railway Minister for the speed with which the Pamban Bridge which had been washed away by the tidal waves had been restored and reconstructed. We had

our misgivings whether in such a short period of time this could be done. Our engineers are to be congratulated for their good job in reconstructing this bridge and restoring communications to Rameswaram.

On reading through the budget speech of the Railway Minister, I find that he had referred to the new lines which will be constructed in the future, one of them being from Tinnevely to Kanyakumari and Trivandrum. It has been included in the Fourth Plan. The surveys are over, project exports are being finalised. The execution of this line is conditional upon two things: resources available in the Fourth Plan and the priority allotted to the execution of this work. I am at a loss to know why they mention the priority of the execution of this line. The State Governments of Kerala and Madras have urged upon the Central Government to have the line executed as early as possible. Several times representations had been made on the floor of the House that this line runs through a backward area and it is very necessary for the progress of that area. Industries are not being started because industrialists say it is not possible to start any industry here because there are no means of communications. On the other hand, Government says that priority could be granted only if there was industrial development. We are moving in a vicious circle. Apart from the State Governments, all the local bodies and the municipalities in this area have urged upon the Government the necessity of executing this line as early as possible. There are two monazite factories in this area. They produce ilminite and monazite and other mineral sands. The ilminite produced in this area is exported to foreign countries. The cost of production and transport is such that we were not able to compete successfully with the foreign

\*Presented with the recommendation of the President.

[Shri Nesamony]

firms dealing with this commodity. It is particularly necessary for this dollar earning commodity to be produced and exported abroad that there are easy means of communication. The factory there is being expanded to meet the growing demands of the foreign market. So, to earn the much-wanted foreign exchange, it is necessary that these commodities are exported easily and this line is constructed quickly.

13 hrs.

Moreover, the forest produce in this area—rubber and tea—is taken to the Cochin port for subsequently being sold in the foreign countries. This transport difficulty stands in the way of this produce bringing in good return to the respective markets. Again, the rich rubber-latex drums are being taken from here to Bombay. So, the trade suffers owing to the lack of easy means of communication and it is necessary, therefore, that this line is executed as quickly as possible. We are rather disappointed that it is not included in this year's budget, but at least, as early as possible in the fourth Plan, I believe the Railway Minister would find his way to have this line executed.

One word about the alignment of this line. Various people have been putting forward proposals that the line from Valliyur should be taken via Kanya Kumari to Nagercoil, the headquarters of the district. Others have put forward the plea that it must go from Valliyur straight to Aramboly through Panagudi. The latter line follows the trunk road and eliminates the road-rail competition when the line is constructed, whereas the other line which is proposed, from Valliyur to Kenya Kumari is circuitous and goes through areas which are not thickly populated. So, it would not serve a good purpose if it is taken as a circuitous route to Kenya Kumari; it must go straight from Valliyur to Nagercoil. When the project

report is being finalised, this matter should engage the Railway Ministry at this juncture, as to which is the proper line through which the line must be laid. If you want to eliminate the road-rail competition, it must be laid along the trunk road, because Tirunelveli could be reached from Nagercoil in two hours. But if it is through Kanya Kumari, it would take not less than three hours. And so, there will be a tremendous competition from road traffic and if that has to be eliminated, the shorter route must be taken.

One word about the reservation of tickets at out-agencies. There is an out-agency at Nagercoil, 50 miles away from the nearest railway station. The number of passengers that book their tickets in the out-agency at Nagercoil is generally very large. But the number of tickets that are reserved in that out-agency is very limited. It is not in anyway comparable with the demand that is made by passengers for the reservation of tickets. They have to go to Tirunelveli, 50 miles off, if they are to book their tickets. The number allowed to the out-agency is small. So, I request the Railway Ministry to look into this matter and enlarge the number of tickets that could be reserved at Nagercoil in proportion to the passengers who book their tickets there, so that the difficulties of the passengers might be minimised.

It is not only in the out-agencies that we feel the difficulty of reserving the tickets, but at junctions and in cities also, where there are provisions for the reservation of tickets, we find it rather difficult to get seats reserved at the proper time and in a regular manner. We do not know what method is adopted by the people in charge of this department dealing with the reservation of tickets, in the matter of reservation. We are told that there is a blackmarket in certain centres; in some other places, the travel agencies book tickets in bulk and cancel them subsequently, thus causing



difficulties to the passengers. These are matters which should be looked into so that the ordinary passengers may not feel any difficulty in the matter of booking their tickets.

श्री हुकम चन्द कछबाय (देवास) :  
अध्यक्ष महोदय, एक व्यवस्था का प्रश्न है  
हाउस में कोरम नहीं है ।

Mr. Speaker: The bell is being rung.—Now, there is quorum. Yes. Shri Nesamony.

Shri Nesamony: Finally, it is gratifying to note that the railway catering has much improved generally speaking. But I would request the Ministry to look into the quality of the food that is being served. The quality has to be improved and give satisfaction to the passengers who are accustomed to dine in these restaurant cars or in the refreshment rooms. Thank you.

श्री अ० सि० सूरुगल (बिलासपुर)  
अध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री ने जो रेलवे बजट पेश किया है उस पर मैं अपने कुछ विचार सदन के सामने रखना चाहता हूँ। बजट में कर तो लगाया गया है लेकिन आज भी गाड़ियों में जो इतनी अधिक भीड़-भाड़ होती है, उसे दूर करने के लिये कितने वर्ष मंत्रालय लगायेगा, यह मैं जानना चाहता हूँ। अब जबकि कर लगा दिया गया है क्या मैं उम्मीद करूँ कि आप और अधिक गाड़ियों का बन्दोबस्त करेंगे ताकि भीड़भाड़ कम हो जाए ?

तीसरे दर्जे के लिए आपने तीन टायर और दो टायर के डिब्बे रखे हैं। लेकिन आज भी हम देखते हैं कि बहुत सी लाइनें हैं जहाँ पर यात्रियों को रात्रि में सफर करना पड़ता है और उन गाड़ियों में तीन टायर और दो टायर के कम्पार्टमेंट्स लगाये जायें तो यात्रियों को सुविधा हो सकती है। अब चूँकि आप कर लगा रहे हैं, मैं आशा करता हूँ कि इसकी भी आप व्यवस्था करेंगे।

गर्मी आ रही है। आप उन पंखों को देखें जो कि आपने गाड़ियों में लगा रखे हैं, तीसरे दर्जे के डिब्बों में लगा रखे हैं। मैं अभी कल आ रहा हूँ। आपने फर्स्ट क्लास के डिब्बों में भी जो पंखे लगा रखे हैं वे तक अच्छे नहीं हैं। ज़ांसी ऐसा स्टेशन है जहाँ से कि डिब्बा लगाया जाता है। वहाँ पर मुझे यह बताया गया है कि जो पंखों का मैटीरियल है वह यहाँ नहीं है। यह कितने दुःख तथा आश्चर्य की बात है। ये जो सब चीजें हैं इन की ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

आज कई वर्षों से एक दिक्कत की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करता आ रहा हूँ लेकिन आपने कोई ध्यान नहीं दिया है, आप मेरी मांग की अवहेलना करते आ रहे हैं। कब तक आप इस तरह से इस मांग की अवहेलना करते रहेंगे, यह भी मैं आपसे जानना चाहता हूँ। मैं आपकी खिदमत में अर्ज करता आ रहा हूँ कि विजयनगरम से दिल्ली तक गायपुर, बिलासपुर, कटनी और बीना होकर आप एक फास्ट ट्रेन देने की कृपा करें। आप की लाइनें कम से कम कटनी के बीच में डबल हो रही हैं या हो गई हैं। कटनी से बीना तक की लाइनें भी डबल हो रही हैं। मैं आपकी दिक्कतों को महसूस करता हूँ, लेकिन इसके साथ हमारी जो दिक्कतें हैं, उनकी ओर जो यात्री वहाँ से आते हैं उनकी दिक्कतों को भी यदि आप ध्यान में रखें तो आप इस बात को महसूस करेंगे कि यह मांग बहुत उचित है। 36 घंटों से ज्यादा का समय वहाँ से यहाँ आने में लगता है। पहले भी मांग की गई थी कि इसको कम करने का कोई उपाय किया जाये, लेकिन आपने कभी उस पर गौर नहीं किया विजयनगरम से दिल्ली तक एक फास्ट एक्सप्रेस चलाने के...

श्री हुकम चन्द कछबाय : अध्यक्ष महोदय,  
हाउस में कोरम नहीं है।

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

श्री श्री० सि० सहगल : मैंने विजयनगरम से दिल्ली तक एक फास्ट एक्सप्रेस के बारे में आपसे अर्ज किया। इसमें उड़ीसा का कुछ हिस्सा, आंध्र का कुछ हिस्सा और मध्य प्रदेश का बहुत सा हिस्सा आ जायेगा और लोगों को इससे ज्यादा सुविधा प्राप्त होगी। इसलिये मैं आप से अर्ज करूंगा कि इस सम्बंध में कोई खास चीज विभाग में न रख कर आप इस पर विचार करें।

रेलवे मंत्रालय ने जो नीति अभी बनाई है उस नीति के सम्बंध में मैं आप से अर्ज करूँ कि यह ठीक है कि यदि किसी धार्मिक संस्था का वार्षिक सम्मेलन होता है तो उसको आप किसी किस्म का कंसेशन मत दीजिये। लेकिन अभी आप ने बम्बई में जो एक सम्मेलन हुआ है, जिसका एक खास धर्म से सम्बन्ध था, उस को सुविधा देने की कृपा की। हमें कोई ऐतराज नहीं है इसमें, लेकिन किसी एक खास धर्म से जिसका सम्बन्ध नहीं है, जो सारे धर्मों को एक धर्म मान कर चलती है, जो सर्वधर्म संस्था है, जिसके अगुआ हमारे यहां के अवतार मेहर बाबा हैं, अगर उनके अनुयाई आप से प्रार्थना करते हैं कि आप उनको कंसेशन दें, तो आप को जरूर देना चाहिये। मैं आप से अर्ज करूँ कि उनका जो दर्शन प्रोग्राम है वह हर साल नहीं होता। इस साल 3 मई से 6 मई तक होगा यह। अब दो वर्षों के बाद हो रहा है। उनकी तरफ से जो पत्र आया था मेरे पास, उसे मैंने आप की सेवा में भेज दिया। उस पर फैसला करने के बाद आप ने लिखा है कि जो ऐसी धार्मिक संस्थाएँ हैं उन को हम मदद नहीं देते। मैं आप से कहूंगा कि इन सारी चीजों पर जितने कंसेशन आप दे रहे हैं उन पर एक कमेटी ब्रिठाल कर फिर से निर्णय करने का यत्न करें। मैं चाहता हूँ कि मंत्रालय इस पर विचार करे।

अब गर्मी आ रही रही है। गर्मियों में आप कवर लगाते हैं बहुत से स्टेशनों पर।

लेकिन आप जरा जा कर देखिये कि वे किस तरह से काम करते हैं। मैं जहां से कल आया हूँ वहां का हाल आप को बतला रहा हूँ। आप जा कर देखिये कि जितने कूलर लगाये गये हैं वे दरअसल काम कर भी रहे हैं या नहीं। यदि नहीं कर रहे हैं तो जो ऐडमिनिस्ट्रेटर्स आप के ऐडमिनिस्ट्रेशन को चला रहे हैं उन का कर्तव्य हो जाता है कि वे इन सारी चीजों पर गौर करें।

इस के साथ ही साथ जो आप के क्लास 3 और 4 के एम्प्लायीज हैं उन की जो मांगें हैं उन को भी ठुकराने की कोशिश आप न करें। जिस तरह से आप के पास गार्ड्स के मेमोरैन्डम आते हैं, ड्राइवर्स के मेमोरैन्डम आते हैं, टिकट कलेक्टरों के मेमोरैन्डम आते हैं, कंडक्टरों के मेमोरैन्डम आते हैं, उन्हीं के साथ साथ मैं आप से अर्ज करना चाहता हूँ कि जो आप के क्लास 2 एम्प्लायीज होते हैं उन का भी खयाल रखें। आज हम देख रहे हैं कि जो क्लास 2 एम्प्लायीज हैं, क्लास 3 एम्प्लायीज हैं या जो क्लास 4 के एम्प्लायीज हैं, उन की तरफ जितना ध्यान दिया जाना चाहिये उतना नहीं दिया गया है। मैं तो यहां तक कहने के लिये तैयार हूँ कि अगर आप उन की समस्याओं को मुजझाने के लिये तैयार हैं तो आप अपने यहां के अफसरों को ले कर तथा संसद् के मेम्बर को लेकर बैठिये और उनकी समस्याओं पर विचार करने के बाद किसी निर्णय पर पहुंचिये कि जिस तरह से आज हमारे यहां भाव ऊंच नीचे हो रहे हैं उस के हिसाब से उन के लिये क्या किया जाना चाहिये। ऐसा किया जाये तो मैं आप का बड़ा शक्रगुजार हूंगा।

मेरे मित्र श्री सी० बी० सिंह ने कहा है कि एक फास्ट पैसेन्जर रायपुर से दी जाये। मेरी जो मांग है विजयनगरम से दिल्ली तक का फास्ट पैसेन्जर की उस में यह भी कवर हो जाता है। लेकिन इस के साथ ही साथ मैं कहूंगा कि जितने मेम्बर भी यहां हैं और आप के सामने सारी बातों को रख रहे हैं उन पर आप

विचार करें। मैं कहना चाहता हूँ कि दिल्ली खाने के लिये कटनी के वाद खाने पीने की जो व्यवस्था है उस को भी आप मद्दे नजर रखें। आप को चाहिये कि वहाँ पर खाने पीने की अच्छी व्यवस्था करें। कटनी से दिल्ली की ओर जब हम चलते हैं तो उस में दरअसल खाने की कितनी व्यवस्था है इस की ओर आप ध्यान दे कर एन्क्वायरी करायें तो आप को मालूम होगा कि वहाँ की क्या हालत है।

इस के साथ ही अहमदाबाद से भोपाल तक जो गाड़ी आती है उस को आप इलाहाबाद तक एक्स्टेंड करें।

**रेलवे मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह):** अहमदाबाद से इलाहाबाद तक अच्छा नाम है।

**श्री अ० तिल० सहगल:** इसलिये मैं आप से प्रार्थना करूँगा कि इन सारी चीजों पर गौर करें। जो आप का मंत्रालय है, जो आप के रेलवे बोर्ड के मेम्बर हैं, जो आप के इंजीनियर्स हैं, जिन हिम्मत के साथ वे नई नई लाइनों और नये नये पुलों का निर्माण करते हैं उन को मैं इस सदन की ओर से सब सदस्यों की ओर से बधाई देता हूँ।

**Shri Dinen Bhattacharya (Serampore):** Mr. Speaker, Sir, for the last two days, Members participating in the Railway Budget could not have appreciated the rise that has been suggested in the fares and freights by the Railway Ministry. I also hold the same opinion. In these hard days, the cost of living for the ordinary people has become unbearable as a result of the exorbitant rise in the prices of commodities. In this situation, if the passenger fares are increased, it will create more burden for the common people and so I would request the Railway Minister not to make such increase as proposed in the Railway Budget.

Regarding the increase in fare in respect of the season tickets on the ground of disparity that is existing in Bombay and Calcutta, I do not find it to have sufficient justification. On the plea of removing this disparity they are suggesting increase of fare in the season tickets also. Sir, those who travel by the season tickets are not very big people. They are ordinary people, people working in the factories, in the shops and establishments and even an increase that has been proposed to the extent of fifty paise will be a burden to them. I think the Railway Ministry will re-think over this and see that this increase is not made in the case of season tickets. On the other hand, if an adjustment could be made in the Depreciation and Development Fund and in the dividend paid to the General Revenues, this loss or deficit that is anticipated by the Railway Ministry will be made up.

So, when doing this, they are taking to measures which will create dissatisfaction among the people. From that point of view the Ministry should consider this and see that no fare is increased, whether it is season ticket or otherwise. Sometime ago on the plea of rounding up the figures, the railways increased the fares for short distances also. Now there is no ticket below 10 paise. Previously it was one anna or 6nP. But now without 10 paise you cannot travel even for a mile. So, the increase in fares proposed is not tenable in any respect.

Sir, it is said that certain rationalisation has been done in the repair works as a result of which a large number of employees have been retrenched. When vacancies occur and no new recruitment is done, it is tantamount to retrenchment. Thus a large number of railway employees have been retrenched or dismissed from service. There is no justification for decreasing the number of class III or class IV employees. But at the same time, the number of top officers has

[Shri Dinen Bhattacharya]

increased. Every year there is increase in the number of top officers and sometimes there is lack of coordination because of too many officers, just as it happens in respect of accident committees or vigilance committees with the permanent railway staff, and this has appeared in the newspapers also, instead of decreasing the number of ordinary employees, it would have been better if less number of officers were taken. Instead of increasing third-class fares and season ticket charges, it is proper that the number of officers getting more than Rs. 1000 should be decreased so as to make up the deficit.

13.24 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

This increase in fares is nothing but a staggering blow on the common man and the Railway Ministry should think over it.

Coming to passenger amenities, even the Estimates Committee's report mentions that the amount that is there for passenger amenities is not spent. On the other hand, there is extravagance, wastage, leakage and even stealing.

In his reply, the Railway Ministry should explain why the railways built that Bidhan Roy station in Durgapur, and how much money was spent on it. Was it necessary for the Congress session?

**Dr. Ram Subhag Singh:** It has been replied to.

**Shri Dinen Bhattacharya:** Whenever there is a genuine demand for a station, they will say there is no money available. But in Durgapur, a station was not necessary at all as the results have shown. The General Manager of the Eastern Railway issued press notes on several days that sufficient number of passengers were not available for travelling to Bidhan Roy station and even threatened that if passengers were not available on such and such dates, the special trains al-

lotted for Durgapur station would be cancelled. This shows that there was no necessity for building that station at all. It was given out in the papers that only for the Congress session, this was done at a cost of Rs. 6 lakhs. Having built it, they demolished it. In Bengali, there is what is called Gauri Sen's money, i.e. anybody can spend the money for anything. Now Government of India's money has become Gauri Sen's money. The Congress leaders thought that there should be a station. The Railway Minister personally went there and opened it. They must explain to the country and the Parliament why this station was built and demolished. There is no explanation on behalf of Government. One Congress gentleman tried to save the Minister, but got a good slap on his face by the leading newspaper of Calcutta—the *Statesman*.

New electrification has been done on the Howrah-Burdwan chord line and there is the main line. In the junction of this Bally mainline and the H. B. chord line, people are demanding a railway station, but the railway authorities say "no money" and give some other excuses. The Deputy Minister is a practical man. He goes to Calcutta often. Let him kindly get down at Bally and see whether a station there is necessary or not. A large number of persons travel from Bally to Howrah and back. If you build a station there, it will help the people of that locality. I can give thousands of such examples to show how passenger amenities are not looked into as they should be.

When there is a Congress session, you give a special station, but when there is a mela or religious festival attended by 10 or 14 lakhs of people as in Tarkeshwar, if we ask for a special train, they say, where is the coach?

**Dr. Ram Subhag Singh:** You will get it.

**Shri Dinen Bhattacharya:** You will sanction it for 1 or 2 days, but special trains are necessary for 10 or 15

days. That is not looked into. It is not that I am saying this; you can go there and see it personally.

Cleaning of the station platforms is not done regularly. After the introduction of electric trains on the Howrah-Burdwan section, there is no latrine or urinal in the trains. People naturally want a good urinal in the platform. In some stations there are urinals, but they are never cleaned. In my place, Serampore, I have asked the railway authorities, but they say, where is the water? I told them: "Why don't you make arrangements for the water? What is the good of keeping these urinals in this nasty manner?" They have no explanation. So, I will request that at least in the suburban sections station platforms must be thoroughly cleaned, especially urinals and latrines, as otherwise the passengers will suffer. This is a very simple suggestion and I think the Hon. Minister will kindly look into this matter.

There are so many improvements suggested here and there in the railway budget. I will again ask here. What about the condition of Calcutta? I know that in a consultative meeting during the last session—I regret to mention it in the House—the hon. Railway Minister at that time said that he really agreed with the members and the people that there should be a circular railway in Calcutta, but at the same time he said how for a single city Rs. 5 crores can be spent by the railway? I do not find any justification in this argument. The problem of Calcutta is not the problem of Calcutta or the West Bengal. It is a national problem. The condition that is now prevailing in Calcutta has reached a saturation point so far as traffic and conveyance are concerned. Naturally, the West Bengal and Calcutta people expect that the Government of India will at least deal with it sympathetically and take some immediate measure for the construction of a circular railway. So far as I know from the newspapers, the West

Bengal Government have even agreed to bear the cost of survey and other things to the extent of Rs. 10 lakhs. So, I think that the excuse that is given more consideration to this and see acceptable to anybody. They must give more consideration to this and see that as early as possible Calcutta gets a circular railway.

I was talking of amenities, but I forgot to mention one thing. Howrah station has become unbearable. After getting down from a train, you cannot go out. There was a talk of underground passage from inside the station upto the Howrah bridge. If that was built up by this time, people would have got some relief. This also must be looked into.

Then there is another point which is regularly raised in this House every year. In West Bengal there are some small railways run by private companies known as Martin companies. They are light railways—Howrah-Amta, Howrah-Sheakhala and AKBK Railways. Here in Delhi there are Shahdara and Sahranpur trains. I do not appreciate and the people also do not appreciate the idea of not taking over these railways. In Howrah-Amta and Howrah-Sheakhala lines what is the condition? There is no platform, or nothing of that sort. Trains run at the sweet will of the authorities there. So far as the route of this light railway is concerned, it is as if it is the monopoly of these railway concerns. They do not allow buses and other motor vehicles to run there as it is done in other places. People especially people of Sheakhala, Damjur and Champaddanga do not get the facilities of going by bus. They have got to travel by the light railway. So, it is better that these railways should be taken over by the Government as early as possible. If the question of nationalisation is difficult for the Government, let the Government come forward, take over the railways and give a dividend to the authorities. But do not allow these private companies in these days to run these

[Shri Dinen Bhattacharya]

railways in the whimsical ways as they do now. My suggestion to the Government is that if they take over these, it will be really beneficial to the people of that locality and the whole of West Bengal.

I will now say a few words regarding the condition of the workers. I will refer to the rationalisation item. In Liloah workshop previously 42½ hours were the duty hours of the railway employees. When there was Chinese aggression and when there was emergency, the workers of that place voluntarily agreed to work for more hours. Taking advantage of this gesture, the Government introduced 48 hours compulsorily. There were agitations and troubles and now 48 hours have become normal. I think this 22·6 per cent that has been stated here as the increase in the hours of work in the repair work, Liloah is also included. But 2½ hours were imposed on the Liloah staff for which they are not paid a single paisa. This is not justified. Then again, after the lock-out period, for some alleged actions by the employees there, they are being deprived of their passes and other facilities. I do not know how long this will continue. Other employees get railway passes to go to their homeland or to any place they like during the holidays. But these passes have been withheld in the case of the Liloah employees. This should be looked into so that injustice is not done to the Liloah employees.

Then it has been mentioned here by many that there should be overall increase in the emoluments and wages of the employees for which the Government should set up a wage board for all the categories of employees of the railway. I know that the Deputy Minister is going to agree to the proposal and he has given so many statements here and there. Now he should not back out. He should come forward and state in

this session that there will be a wage board for the railway staff.

I want to say one or two other points. Of course during the cut motion I will raise them. This is a small thing. There is a school in Kharagpur run by the railway traffic staff, not by the railway department. Most probably 400 or 500 students are there and they are all children of the railway staff and of the locality. They are demanding from the Government that the Railway should take it over fully or give them suitable land adjacent to that school so that they may get development grant from the West Bengal Government for having a full-fledged school. They are demanding nothing big. They have built up their own school in a shed lying vacant for so many days. Some energetic railwaymen started this school. It is a very simple matter. 500 to 600 students are there in that school.

An hon. Member: He knows it.

Shri Dinen Bhattacharya: If he knows it, I would request him to take over this whole school and see that all the expenses of the school are borne by the railway authorities. If it is not possible at the present moment, let them at least lease out some land to this school for a long period so that the school may have a good building and run a full-fledged school.

Another suggestion is, for the North Bengal people one more Express train beside the Darjeeling Mail should be introduced. If you travel by that Mail you will see how congested it is and how impossible it is to get any accommodation in that train. One more train is therefore immediately necessary.

One more train from Purulia to Howrah and Howrah to Purulia is also necessary. Now there is only one train in the night via Bankura. If one does not have prior reserva-

tion, it is impossible to get any accommodation. Even first-class accommodation is not available. Recently I had occasion to go to Purulia. Thinking that it was a passenger train I thought it would be easy to get first-class accommodation. But when I reached the station I found that there was no accommodation. Then with the help of some of my friends in the railway staff I could get a berth in the two-tier compartment. Therefore, there must be another train from Purulia to Howrah and back.

Then, if you cannot arrange to have more suburban trains at the present moment from Howrah to Bandel and to Tarkeshwar, you must add one more coach to every train. The EMU coaches are only two-unit coaches and people find it very difficult to get in during peak hours. Very often there are accidents.

The situation prevailing in the Howrah-Bandel and Howrah-Burdwan HB chord line is not as you seem to think. Within the last three or four months there have been many dislocations of service, sometimes electric wires are stolen, sometimes the railway track is not in proper condition, sometimes the brake of the train does not function and so on. It has become a regular occurrence in the Howrah-Bandel and Howrah-Burdwan section. I would, therefore request the Government to see how the administration there is functioning, especially the sections in charge of operations. Daily the passengers there are made to suffer. I know the Railway Minister will say that it is not possible to see that all trains reach punctually to the very minute. But the suburban trains can not be detained even for a minute. Even a minute's difference will cost a man his job, will make him miss his bus. Therefore the suburban trains must run punctually according to the time-table. The Minister should take the necessary steps to remove all bottlenecks and see that they run punctually.

श्री शिव नारायण (बांसी) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे बजट पर बोलने के लिए चार दिन से तैयारी कर रहा था। आप ने आज जो अवसर दिया है, उस के लिए मैं आप को धन्यवाद देता हूँ।

इस देश को एकता के सूत्र में बांधने का श्रेय इसी विभाग को है। देश के कोने कोने में अन्न, वस्त्र और सब सामग्री पहुंचाने का श्रेय भी इसी विभाग को है। मैं रेलवे विभाग को इस बात के लिए बधाई देता हूँ कि इस वर्ष एक्सिडेंट कम हुए। यह हमारे लिए सौभाग्य की बात है कि एक सुयोग्य फूड मिनिस्टर को रेलवे विभाग सौंप दिया गया है।

श्री श्रींकार लाल बेरबा (कोटा) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। हाउस में कोरम नहीं है।

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

श्री शिव नारायण : मैं राष्ट्रीय भावना को मद्दे-नज़र रखते हुए रेलवे मंत्रालय को सुझाव देना चाहता हूँ कि चूंकि काश्मीर में रेल की कमी है, इस लिए माधोपुर से बनिहाल तक ऊधमपुर होते हुए रेलवे लाइन बिछाई जायें। नेफ्रा पर चीन के दबाव को दृष्टि में रखते हुए त्रिपुरा और नागालैंड में भी रेल का बढ़ाना आवश्यक है। मैं भारत के उस पूर्वी अंचल से आता हूँ, जो चीन और नेपाल के बार्डर पर स्थित है। इस सरकार ने हमारे साथ सौतेला व्यवहार किया है। लखनऊ से सिलीगुड़ी तक एक मामूली छोटी लाइन रन करती है। यद्यपि बड़े बड़े रेलवे अधिकारी वहां ट्रेवल करते हैं, जो कि ज्यादातर फ्रंट क्लास में ट्रेवल करते हैं, लेकिन वे कोई परवाह नहीं करते हैं। मैं ने फ्रंट रेलवे बजट के समय भी डिमांड की थी, जिस को मैं दोहराना चाहता हूँ कि लखनऊ से सिलीगुड़ी तक बढ़ी लाइन और डबल साइन कर दी जायें।



[श्री शिव नारायण]

यद्यपि रेलवे मंत्रालय विजिनेस और इंडस्ट्रियल डेवेलपमेंट के लिए काफ़ी सुविधायें देता है, लेकिन उस को यात्रियों की सुविधा के लिए भी कुछ इन्तज़ाम करना चाहिए। यर्ड क्लास के पैसेंजर इस तरह यात्रा करते हैं, जैसे बोरे लाद दिये गये हों। उन के लिए उठने, बैठने, पानी, पाखाने, पेशाब का कोई इन्तज़ाम ठीक नहीं रहता है। बस्ती से लखनऊ आते हुए ट्रेन में सांस लेना तक मुश्किल है। केवल यर्ड क्लास ही नहीं, बल्कि फ़र्स्ट क्लास में भी यही गति है। हम को रेलवे अधिकारियों ने बताया है कि 250 रुपये पाने वाले जिस व्यक्ति के पास फ़र्स्ट क्लास का पास हो, उस को भी दिन में बैठना मुश्किल हो जाता है।

मैं रेल मंत्रालय से यह कहना चाहता हूँ कि हर एक पार्लियामेंट के मेम्बर की डिग्नटी हिन्दुस्तान के हर नागरिक से ऊंची है, यह श्री एस० के० पाटिल ने माना है और वर्ल्ड ने माना है। अफ़सरों को ए फ़र्स्ट क्लास के पास मिलते हैं और हम को फ़र्स्ट क्लास के। यह डिस्टिंक्शन क्यों है? एयर कंडीशन में अगर हम सफर करते हैं तो वन-थर्ड जैसे हमें अपनी जेब से देने पड़ते हैं। हम आप से कोई रियायत नहीं मांगते हैं। चाहे कोई भी सदस्य यात्रा करे, चाहे जयपाल सिंह जी करें या शिव नारायण करे, हर एक को अपनी जेब से एक्सट्रा पैमेंट देना होगा। यह नहीं होना चाहिये।

मैं चाहता हूँ कि आप घासीघाट को भी नोट करें। मनीपुर, नागालैंड को भी नोट करें। यहां रेलों का जाल बिछना चाहिये। वह एक राष्ट्रीय मांग है और यह पूरी होनी चाहिये।

हमारी सरकार ने जो नोट हमें दिया है, उसको मैंने पढ़ा है। इस में आप ने कुछ रेलें देने की कृपा की है। ताज एक्सप्रेस दी है

जिसके लिए हम आप को बधाई देते हैं। आगे आप ने लिखा है :

Hon. Members would probably have heard about the introduction of advertised Express Goods Services between important towns in the country like Bombay-Delhi, Bombay-Ahmedabad, Delhi-Calcutta, Calcutta-Bombay.....

अब यहां पर—कलकत्ता का नाम ही नहीं है, लखनऊ, बनारस का नाम ही नहीं है। कानपुर एक बड़ा बिजिनेस केन्द्र है, उसका कहीं नाम ही नहीं है। यह जो सौतेला व्यवहार आप हमारे साथ कर रहे हैं, इसका अन्तर होना चाहिये।

गोष्ठा के मेम्बर साहिबान से भी मेरी बातचीत हुई है। वहां भी बड़ी परेशानी है। रेलें आप वहां तक पहुंचा दें। अन्न अगर वहां सेंट्रल गवर्नमेंट नहीं पहुंचा सकती है तो महाराष्ट्र के लोग कहते हैं कि उनको इसे सौंप दिया जाये तो वे इसका इंतज़ाम कर देंगे। गोष्ठा में भी आप बड़ी लाइन दो ताकि वहां अन्न पहुंचाया जा सके। मैं कोई संकुचित बात नहीं करता हूँ। अपने ही प्रदेश की बात नहीं करता हूँ, दूसरे प्रदेशों की बात भी करता हूँ।

एक हम ने एक्सपेरिमेंट किया है और अगर वह एक्सपेरिमेंट कामयाब नहीं हुआ है तो हमें पुरानी जो व्यवस्था थी उस पर फिर से आने में संकोच नहीं करना चाहिये, लजाना नहीं चाहिये। पहले फ़र्स्ट क्लास, सैकिड क्लास और इंटर क्लास और थर्ड क्लास ये चार क्लासिस होते थे। आप ने इंटर क्लास को उड़ा दिया। अगर यह एक्सपेरिमेंट सक्सेसफुल नहीं हुआ है तो आप इस क्लास को फिर से इंट्रोड्यूस कर सकते हैं। इससे जो मिडल इनकम के आदमी हैं, जो मिडल क्लास के आफिसर्स हैं, उन को सुविधा होगी।

एक बात को ले कर आज बड़ा हा हा कार मचा हुआ है। यह कहा जाता है कि विचारार्थी

लोग बड़ा चेनपुलिंग करते हैं। पहले आप विद्यार्थियों को कंसेशन दिया करते थे जब उनकी हाकी टीम्प जाया करती थीं या और दूसरी तरह से जब वे जाया करते थे। उन में से अब सरकार ने कुछ कंसेशन बन्द कर रखे हैं। मैं चाहता हूँ कि आप बिना संकोच विद्यार्थियों को कंसेशन दे दें, बीकली टिकट उनको इशू कर दिया करें तो यह जो चेन पुलिंग है यह काफी हद तक कम हो सकता है . . .

श्री श्रीकार लाल बेरवा : दिये जाते हैं।

श्री शिव नारायण : वह बैठे हुए हैं जवाब देने के लिए मिनिस्टर साहब के स्थान पर। अब वह गवर्नमेंट के इंचार्ज हो गये हैं। गवर्नमेंट अच्छा काम करे, तो वे इसको कोसते हैं और बुरा करे तो कोसते हैं। मैं रीयल पिकचर बता रहा हूँ। इस साइड पर बैठ कर के मैं जो रीयल पिकचर है उसको गवर्नमेंट के सामने रख रहा हूँ। मैं जो भी बात कह रहा हूँ क्रिटिसिज्म की गर्ज से नहीं कह रहा हूँ। हमारी सरकार ठीक ढंग से चले, ठीक ढंग से काम करे, जो खामियां हैं, उनको दूर करे, इस गर्ज से मैं कह रहा हूँ। इस वास्ते मैं ये सब बातें कह रहा हूँ कि जो हमारे भाई उधर बैठे हुए हैं ये गालियां गवर्नमेंट को न दे सकें। मैं सही सलाह गवर्नमेंट को दे रहा हूँ।

मेरी कंस्टिट्यूएन्सी में खलीलाबाद टाउन जो है वह बड़ी प्राप्ति कर रहा है, वह एक बड़ा इंडस्ट्रियल एरिया बन रहा है। मैं रेल मंत्री से मांग करता हूँ कि वह मगहर और खलीलाबाद में एक्सप्रेस ट्रेन और मेल ट्रेन को जरूर रुकवायें। इसके सम्बन्ध में मैंने एक चिट्ठी भी लिखी थी। बिहार से वहां भ्रादमी आते हैं और आ कर बिजिनेस करते हैं। बेचारे पांच सात सी रुपये का सामान एक गट्ठर में बांध कर लाते हैं और बेच कर वापिस चलेजाते हैं। वहां पर आप इन गाड़ियों को रुकवाने का जरूर प्रबन्ध करें। आप मुझे अबसर दें तो मैं आप को खलीलाबाद ले जा कर दिखा सकता हूँ कि कितना डिबलेपमेंट उसका

हो रहा है। एक पार्सल गाड़ी जाती है लेकिन वह भी खलीलाबाद में रुकती नहीं है। इस बात की बड़ी मांग है और इसको पूरा किया जाना चाहिये।

बस्ती स्टेशन पर फर्स्ट क्लास का एक वर्टिंग रूम था लेकिन अब उसको भ्राजादी के बाद बदल कर इंप्रूवमेंट क्वार्टर बना दिया गया है। अब वहां पर फर्स्ट क्लास वर्टिंग रूम नहीं है। यह भी आप को करना चाहिये।

वहां पर इनक्वायरी पर जब टेलीफोन किया जाता है तो कोई अफसर एटेंड नहीं करता है। इसका भी आप को इंतजाम करना चाहिये।

अगर हम कोई नोट लिखते हैं उस स्टेशन की इम्प्रूवमेंट के लिए, तो कोई एक्शन नहीं लिया जाता है। बाबू लोग कहते हैं कि आप लिख जाते हैं, लेकिन कोई सुनता ही नहीं है।

हमारे जो हरिजन लड़के आपके विभाग में काम करते हैं, उनके बारे में अब मैं कुछ कहना चाहता हूँ। मैंने एक चिट्ठी लिखी थी श्री राम लखन के बारे में। उसको इन्होंने ठाकुर ही बना दिया है। इन्होंने अपने जवाब में उसका नाम राम लखन सिंह कर दिया है। जो मैंने यह कहा था कि वह हरिजन है, उसको इन्होंने कोई महत्व ही नहीं दिया है और उसको ठाकुर बना दिया है। वह लड़का चाहता था कि इम्तहान में बैठे क्योंकि वह अच्छा क्वालिफाइड है, ईमानदार है, अच्छा है लेकिन जवाब में आप ने चिट्ठी लिख कर भेज दी . . .

एक याननीय सबस्य : इस को पढ़ कर सुना दें।

श्री शिव नारायण : इस को मैं पढ़ देता हूँ। इस में लिखा हुआ है :—

"Please refer to your letter dated [ ] regarding promotion of

[श्री शिव नारायण]

Shri Ram Lakhan Singh, Clerk, Grade II to the post of a Vigilance Inspector. I am informed that the posts of Vigilance Inspectors in the grade of 250-380 were proposed to be filled from amongst the staff in North Eastern Railway who were working in the scale of Rs. 130-300 and above. Shri Ram Lakhan Singh did not fulfil the conditions and accordingly he was not considered for the post."

विजिलेंस इंस्पेक्टर की पोस्ट के लिए आप सिलेक्शन कर रहे थे और जो महकमे का आदमी है, जिस का कारेक्टर अच्छा है जो अच्छा पढ़ा लिखा है और जो हरिजन भी है, उसको आप इग्नोर कर देते हैं और कह देते हैं कि जो इस स्केल में काम कर रहा था उसको ही कंसिडर आप करेंगे। आदमी आप बाहर से ले आते हैं लेकिन जो आप के अपने डिपार्टमेंट का ही आदमी है और अच्छा काम कर रहा है उसको प्रोमोट नहीं करते हैं। यह तो यही दर्शाता है कि कहीं पर किसी के दिमाग का दिवाला निकल गया है। अपने आदमी पर बिश्वास न करके बाहर वाले को ले लेना, जो एक्सपीरियेंस आदमी है, जो टैस्टिड आदमी है, उसको न ले करके बाहर से ले लेना अच्छा नहीं है। इस तरह की जो चीजें हैं ये नहीं होनी चाहियें।

एक बाबू गाड़ी गोरखपुर से आती है और वह मगहर में आकर पंद्रह बीस मिनट और आध आध घंटे तक रुकी रहती है। उस में जो लोग आते हैं उनको आते रात ही जाती है। इतना समय आप उस गाड़ी को मगहर में रुकवाते हैं लेकिन आप इसकी परवाह नहीं करते हैं कि उसको खलीलाबाद में भी रुकवायें, उसको उधर भी भेजें। गोरखपुर से लोग लोख आते हैं। मैं चाहता हूँ कि मगहर में इतना अधिक समय तक इस गाड़ी को न रोक कर, कम समय तक रोक कर खलीलाबाद में भी इसको रुकवायें ताकि जो लोग गोरखपुर

से आते हैं उनको आराम हो सके। दस मील का ही तो सिर्फ यह फासला है।

रिजर्वेशन की बात अब मैं कहना चाहता हूँ। हम तीन एम० पी०, मैंने, श्री मुहम्मद यूसुफ ने और एक और ने लखनऊ से रिजर्वेशन करवाया। तीनों हम बूढ़े आदमी और मैं तो पैरों से लंगड़ा भी हूँ। हम तीनों को ही अपर बर्थ दे दिये गये। यह है आप का इंतजाम। इसके सिलसिले में मझे एक चिट्ठी भी आई है। मैं गवर्नमेंट से कहना चाहता हूँ कि काम ऐसा करो जो बढ़िया हो।

जो रेलों का कम्पीटीशन रोडवेज के साथ चल रहा है, इसको मेरे एक मित्र ने बड़ा अपोज किया है। मैं कहता हूँ कि यह कम्पीटीशन ठीक चल रहा है और यह चलना चाहिये। गवर्नमेंट के डिपार्टमेंट्स में से अगर कोई सब से ज्यादा ईमानदार डिपार्टमेंट है तो वह रोडवेज का है। मैं चाहता हूँ कि यह कम्पीटीशन चले ताकि रेलों में कुरप्शन की जो बात कही जाती है, वह कम हो सके, वह खत्म हो सके।

खाने के बारे में भी बड़ी शिकायत है। कर्टरिंग को अब आप ने अपने हाथ में ले लिया है। जब से आप ने ऐसा किया है तब से बंटा ढार हो गया है। एक साहब ने अभी चाय की शिकायत की है। मैं चाय के बारे में कुछ नहीं कहता हूँ। लेकिन मैं इतना अवश्य कहना चाहता हूँ कि पैसे चाहे आप जितने लें लेकिन खाना बढ़िया दें। अगर आप ऐसा नहीं कर सकते हैं तो इस को आप प्राइवेट हाथों में दे दें। ईश्वरदास बल्लभ दास का इंतजाम अच्छा था। उसको आप हैंडओवर कर सकते हैं। जब शिकायत की जाती है आजकल तो कोई सुनवाई ही नहीं होती है। मैनेजर कहता है कि मैं क्या करूँ। बड़े बड़े अफसर जो हैं वे सुनते ही नहीं हैं। यह जो स्थिति है इस में भी परिवर्तन आना चाहिये।

लखनऊ के बारह चौदह सौ वर्कर्स को आप ने मुजरात में पोस्ट कर रखा है, वहां

वे सब कर रहे हैं। उन्होंने एप्लाइ कर रखा है कि उनको लखनऊ जोन में ट्रांसफर कर दिया जाये लेकिन इस की कोई परवाह ही नहीं की जाती है। आप की बड़ी मेहरबानी होगी अगर आप उनको इधर ट्रांसफर कर देंगे। एक लड़के के बाप ने मझे लिखा है कि वह इस बात के लिए तैयार है कि उसका लड़का नौकरी छोड़ दे अगर उसको इधर नहीं भेजा जाता है। ऐसी हालत में आप देखें कि उनको नौकरी से क्या लाभ हो सकता है। इधर वाले जो गुजरात में सब रहें हैं उनको आप इधर भेज दें और जो गुजरात वाले हैं और जो इधर या और कहीं हैं उनको आप गुजरात भेज दें।

अन्त में मैं अपील करना चाहता हूँ कि आप अपने डिपार्टमेंट को क्लीन करें। हम आप के साथ सहयोग करने के लिए तैयार हैं। आप अच्छा काम करते हैं और प्रायस भी हो रही है। आप के अफसरान भी अच्छे हैं लेकिन कम अच्छे हैं। इससे आप के काम में रुकावटें पड़ती हैं। छोटे जो कर्मचारी हैं वे पिल रहे हैं।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जब स्ट्राइक हुई थी उस वक्त हम ने लखनऊ में काम किया था। उस वक्त जगजीवन राम जी मंत्री थे। उस स्ट्राइक के दौरान में दो तीन अधिकारी लखनऊ में डिसमिस किये गये थे। वह बड़ी ज्यादाती हुई है। उनको आप फिर से बहाल कर दें। उनके साथ इंजस्टिस हुआ है। उनके केसिस को आप पुनः देख लें।

श्री बसवंत (धाना) : 1853 में इस देश में रेलगाड़ी शुरू हुई और उस वक्त हमारा रेलवे बजट 90 लाख का हुआ करता था और रेल माइलेज बम्बई से धाना तक बीस मील का था। अभी हमारा रेल माइलेज 57,000 किलोमीटर का है और रेलवे बजट 680 करोड़ रुपये का है। अपोजीशन के कई सदस्य सार्वजनिक क्षेत्र के उद्योगों के लिये टीका टिप्पणी करते हैं। मैं उन से यह कहना चाहता हूँ कि यह पब्लिक सेक्टर कैसा अच्छा चलता है, किस तरह से ठीक ढंग से चलता है, किस तरह से

बढ़ता है, इस के ऊपर भी खयाल करना हमारे लिये जरूरी है।

14 hrs.

रेलवे बजट में माल के यातायात में पिछले साल के अनुमानित बजट से 25 करोड़ 80 कम बतलाया जाता है। दो साल पहले हम ने माल यातायात का रेल भाड़ा बढ़ाया। उस से ही माल यातायात में कमी हो गई। इसलिये रेल मंत्रालय को इस पर विचार करना चाहिये कि किस तरह से रेल के यातायात को बढ़ाया जाये। अगर हम इसी तरह से इस को बढ़ाते चले जायेंगे तो माल की दुलाई कम होती चली जायेगी।

इस के साथ ही साथ रेलवे डिपार्टमेंट में जो माल की चोरी होती है उस के ऊपर भी देख भाल रखी जानी चाहिये और जो फालतू खर्च होता है उस को भी कम करना चाहिये। मुझे जो कुछ पता है अगर उसको बतलाऊं तो ज्यादा अच्छा होगा। मैं आपको बतलाता हूँ कि जो पुराना लोहा लकड़ नीलाम के द्वारा बेचा जाता है उस को होलसेल वाले नीलाम में ले लेते हैं और नीलाम के बाद जब उन को नीलाम का पासपोर्ट मिल जाता है तब अच्छा लोहा भी वह ले जाते हैं। वे रास्ते में अच्छा लोहा ट्रक में भर कर ले जाते हैं। अगर कोई पुलिस वाला उन को पकड़ भी ले तो उन के पास ले जाने का पासपोर्ट रहता है और वह कोर्ट से छूट जाते हैं। इस बजह से हमारे रेलवे मंत्रालय को बहुत ज्यादा घाटा रहता है। इस मार्च के महीने में रेलवे मंत्रालय ने सेंट्रल रेलवे पर जो नीलाम रखा है उसके बारे में मैं मराठी में पढ़ कर सुनाता हूँ :

“लोकसत्ता बम्बई दैनिक 25-2-65”

जंगी लिलाच बिभी

जी प्रो एस् मध्य रेलवे बोरीबंदर मुंबई यांचे सुचनावदन तारीख 4 मार्च, 65 रोजी सकाली 10 वां करीज व्यागन प्राणि इलेक्ट्रीकल डेपो मांटुगा मुंबई

[श्री बसवन्त]

येथे विजेचे टाकाऊ सामान डायनामो मोटार्स विजेच्या तारा ट्युब जनरेटर्स आणि विजेयी यभं सामुग्री यांची लिलांव विक्री तहशीलवार माहिती पत्रकासाठी संपर्कसाधा शंकर रामचंद्र आणि ब्रदर्स 128 एम० जी० रोड पुणे नं ।”

इस तरह से बड़ी बड़ी चीजें बेची जाती हैं । रेलवे जो फीन लगाती है वह 100 रु०, 150 रु० या 200 रु० तक के होते हैं । उन को चोर निकाल ले जाते हैं और बाजार में बेच आते हैं । वे डिस्पोजल का माल कर के उसे बचते हैं और कोर्ट से साफ बच जाते हैं । मैं कहना चाहता हूँ कि जो हमारा पुराना लोहा होता है उस को डिपार्टमेंट को ही पिघलाना चाहिये । उसको लोहा पिघलाने वालों को सेल नहीं करना चाहिये । जिन चीजों की चोरी की सम्भावना हो उन को बाजार में किसी भी हिसाब से नहीं बेचा जाना चाहिये । यह दो खास सुझाव मैं रेलवे मंत्रालय को देना चाहता हूँ ।

अब मैं कुछ अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में कहना चाहता हूँ, विशेषकर बम्बई के नजदीक की बातें । यह केवल हमारे लिये ही नहीं भारत भर के लिये मूसीबत का सवाल है । बम्बई में जो उपनगरी रेलवे चलती है उन के बारे में बतलाने के लिये मैं रेलवे मंत्री के भाषण के 23वें पैरे से थोड़ा सा भाग उद्धृत करना चाहता हूँ । उन्होंने कहा है :

“उपनगरी यातायात और दूसरे यातायात पर अलग अलग विचार करने की आवश्यकता है क्योंकि उपनगरी यातायात न केवल बड़े बड़े शहरों के आस पास एक सीमित क्षेत्र में होता है बल्कि इस में अधिक तेज वृद्धि और खास तौर पर व्यस्त घंटों में इसके संकेन्द्रित होने के कारण कुछ विशेष समस्यायें उत्पन्न हो जाती हैं और इस के लिये खास किस्म के बल स्टॉक की जरूरत होती है ।”

उस के बाद इसी भाषण के पैरा 24 में लिखा हुआ है :

“यह सच है कि संसार के बड़े बड़े नगरों की भांति बम्बई में भी व्यवस्त घंटों में यातायात को कारगर ढंग से सम्हालना कठिन है . . .”

हमारे पांटल साहब बम्बई के हैं और उन्होंने खास तौर से वहां के यातायात को देखा है । अनुमानित अन्दाज लगाया गया है कि 3 या 4 प्रतिशत सवारी का यातायात बढ़ता है मगर बम्बई उपनगरी गाड़ी में कितना यातायात बढ़ता है इस के आंकड़े भी कुछ मैं आप को देना चाहता हूँ । अगस्त 1964 में जो माहवारी पास बने उन की संख्या थी 2,78,028 और इन्हीं महीनों में सन् 1962 में माहवारी पासों की संख्या थी 2,04,970 । इन से एक दिन में एक दफे आ सकते और एक दफे जा सकते थे । एक महीने में कोई 70,59,916 आदमियों ने उपनगरी गाड़ियों से यात्रा की । अब आप सोचिये कि क्या इतने आदमियों के लिये हमारे पास गाड़ियां हैं । एक गुना नहीं तीन गुना आदमी बढ़ गये । अगर हम पशु गाड़ी में ले जाते हैं तो उन में स्थान से ज्यादा एक पशु भी नहीं भर सकते, हमारी बसेज जो सवारियां ढोती हैं उन को भी 20 प्रतिशत सवारियां अधिक ले जाने का कानूनी अधिकार है । ऐसी स्थिति में अगर एक आदमी की जगह हम तीन आदमी गाड़ी में बिठला देते हैं तो यह मानवता के हिसाब से अच्छे ढंग से गाड़ी चलाने वाली बात नहीं है । इस के लिये हमें इन्तजाम करने की जरूरत है । बम्बई शहर ऐसा है जिस की आबादी सन् 1961 में 43 लाख थी वहां अब लगभग 50 लाख के या आधा करोड़ हो गई है । इस के आस पास में बहुत से म्यूनिसिपल शहर हैं जैसे बेसीन, बिरार, धाना, कल्याण, उल्हास-नगर, अम्बरनाथ आदि, जिन में ऐसा कोई परिवार नहीं है जिस घर में रेलवे में जाने के लिये कोई माहवारी पास न हो । इस के

कारण सारे बम्बई पर भार पड़ता है। बम्बई में तीन तरफ से पानी है और एक तरफ से रास्ता है। ऐसी हालत में वहां पर आना जाना कैसे होगा अगर रेलवे की सुविधा न होगी। बम्बई में जमीन बड़ी महंगी है। बम्बई एक अच्छा बन्दरगाह बन जाने से जितनी फैक्ट्रियां खोली जाती हैं महाराष्ट्र में उन के हेड आफिस बम्बई में बनाये जाते हैं। पिछले साल बम्बई में महाराष्ट्र गवर्नमेंट ने कुछ प्लाट बेचे। उस के दाम में सदन को बतलाना चाहता हूं। एक गज का दाम 8,000 रु० था। एक प्लाट का दाम नहीं एक गज का दाम इतना था। इस तरह से आप समझ सकते हैं कि एक प्लाट का दाम कितने करोड़ रुपये होगा। अगर वहां पर जब मकान बनाये जायेंगे तो एक गाड़ी जाने के लिये चाहिये और एक आने के लिये चाहिये। इस बात को ध्यान में रखते हुए अगर रेलवे मंत्रालय चौथी पंच वर्षीय योजना में इस बात का प्रबन्ध करे कि अन्डरग्राउंड रेलवे बनाई जायें तो अच्छा होगा। इस बात का खयाल रखना उस के लिये बहुत जरूरी है। इस सम्बन्ध में बम्बई ही नहीं सारे देश के लिये सोचना जरूरी है।

इस के साथ ही साथ यह भी ध्यान दिया जाना चाहिये कि व्यस्त घंटों में जिस समय यातायात ज्यादा शुरू हो जाता है बिना टिकट चलने वालों का नम्बर कितना है। भारत में सन् 1962 में जो सर्वे किया गया उस में सारे भारत में 75 लाख, 55,075 सवारियां पाई गईं और जुलाई अगस्त के महीनों में उपनगरी गाड़ियों में 2,63,331 सवारियां बिना टिकट यात्रा करती हुई पकड़ी गईं। ज्यादा आदमियों के हो जाने से यह चेकिंग भी फेल हो जाती है। उन की चेकिंग अच्छे ढंग से नहीं हो सकती। जो स्टेशन हैं वह भी पुराने ढंग के हैं जिन में कहीं पर डोर (दरवाजे) कम हैं। एग्जिट भी ज्यादा होने चाहिये। इसलिये सारे स्टेशनों का जीर्णोद्धार होना जरूरी है जिस में कि सवारियां बिना टिकट न चल सकें। इस के ऊपर भी खयाल करना रेलवे मंत्रालय के लिये जरूरी है।

इसी के साथ बम्बई को बढ़ाने की बात आती है। हमारे माननीय रेलवे मंत्री श्री पाटिल इस वक्त हाउस में नहीं हैं। एक बार उन्होंने कहा था कि अगर बम्बई का सब उपनगर बनाने होंगे तो कम से कम बम्बई से पचास मील दूर बनाना होगा। इसलिये बम्बई के संरक्षण के लिये बम्बई के व्यापार के लिये दीवा से घानू (डहानू) तक गाड़ी चलानी होगी। इस का खयाल चौथी पंच-वर्षीय योजना में जरूर होना चाहिये। तारापुर अणुशक्ति केन्द्र बन रहा है। अभी विरार तक बिजली की गाड़ी चलती है। चौथी पंचवर्षीय योजना में विरार से अहमदाबाद तक का एलेक्ट्रिफिकेशन जरूर हो जाना चाहिये

दो साल पहले किसानों को भारत दर्शन के लिए जो कनसेशन दिया गया था वह वापस ले लिया गया है। मेरा निवेदन है कि उस कनसेशन को फिर जारी कर देना चाहिए।

हम ने देखा है कि बम्बई स्टेशन पर जहां मुसाफिरों के लिए जगह बैठने को नहीं है वहां पर बर्तनों के एडवर्टाइजमेंट के लिए दस दस बारह बारह फुट जगह दी जाती है। यह उचित नहीं है।

इसके प्रतिरिक्त मैं यह कहना चाहता हूं कि जो स्टेशनों पर गाड़ रूके जायें वे उस प्रदेश की भाषा जानने वाले रखे जाने चाहिए जिसमें उस जगह के लोगों को उनकी बात समझ में आ सके।

रेलवे जोन्स के बारे में पुनर्विचार किया जा रहा है। मेरा निवेदन है कि जोन बनाते समय भाषा का भी ध्यान रखा जाना चाहिए। एक जोन में अनेकों भाषाएं न हों नहीं तो इस में भी अगड़ हो सकता है। पता चला है कि नयी योजना के अनुसार शोलापुर को महाराष्ट्र जोन से हटाया जा रहा है। मेरा निवेदन है कि ऐसा न किया जाये।

अधिकांश स्टेशन दस किलो मीटर की दूरी पर बनाये गये हैं। लेकिन बीस्टर्न रेलवे पर

[श्री बसवन्त]

एक स्थान में 16 किलो मीटर तक कोई स्टेशन नहीं है। वहां पर बैतरणा स्टेशन का प्रोजेक्ट रेलवे मंत्रालय के सामने है। उसको बनाने की छुपा की जाये। उस का बनना बहुत जरूरी है।

अन्त में मुझे यह निवेदन करना है कि एक एक्सप्रेस गाड़ी भुसावल से बम्बई के लिए और जारी की जाये क्योंकि इसके बिना यात्रियों को बड़ी कठिनाई होती है।

**Shri M. S. Murti (Anakapalle):** Sir, I congratulate the Railway Minister for the overall improvement in the performance of the railways. He has taken a realistic approach in announcing the formation of a new zone in the interest of better administration and operational efficiency. But, I would like to point out here that because of the accommodation problem there, the coming into being of that zone is being postponed till another year.

I would request the hon. Minister in view of the Fourth Five Year Plan coming into force from the next April, i.e. from 1-4-1966, to announce the institution of this Zone from April this year so that the authorities concerned there can formulate their plan for the Fourth Five Year Plan.

Considering the needs and requirements of this locality, I would also request him that—he has promised that some marginal adjustments will be made with regard to that zone—in view of the operational efficiency, Donakonda-Guntakal portion might be transferred to the new zone so that there may be no additional expenditure for having another yard at Donakonda. This is small station. This may please be considered.

With regard to the overall performance, it has been very appreciable and the Railway Ministry deserves every appreciation. Both the capital-at-

charge and the gross receipts are increasing. The contribution to the general revenues is also steadily increasing. I would, however, like to point out by way of a suggestion that in the Annual Report—I could not find traffic offered to the railways—hereafter the figures pertaining to the traffic offered to and moved by the different railways may be given so that both the Members here and the public as well could appreciate the performance of the different railways.

As regards movement of jaggery from Anakapalle on the Southern Railways, the position has not at all improved. I have sent telegrams received by me to the Minister already. There is a lot of traffic every year for movement of jaggery. Jaggery season is during December—June every year and the business communities there will be generally sending an advance forecast to the railway authorities concerned. But they are not able to supply the wagons according to their demands. They give a forecast for every month. But that forecast is not taken into consideration while supplying the wagons (empties) to the station from Anakapalle. There seems to be some trouble this year also and the wagons have not been supplied. The prices are falling down; ultimately, it is the agriculturists who suffer the losses because of the fall in prices. So, I request that immediate action may be taken in this regard also.

Coming to the passenger fares, last time, in 1962 also, the hon. Minister said that there would be an additional increase in the D.A. Hence they had to enhance the rates. So far as passenger fares are concerned, the telescopic rates were introduced in 1951 while the tax on passenger fares was introduced in 1957. In 1962, all these fell heavily on passengers. The facilities given to the passengers are not commensurate with the additional taxation levied on them. I would therefore request the hon. Minister to consider this point while imposing this tax this year.



Another point is with regard to provision of trains for the short distance traffic. By having some special trains (local trains) for these passengers alone, overcrowding can be solved. I have been requesting repeatedly every year for a short-distance train from Tuni to Waltair on the Vijayawada-Waltair Section so that this may cater to the needs of the passengers on this section properly. Visakhapatnam Town is growing in importance. I would request the hon. Minister at least this year to give thought to this problem.

I do not object to the enhancement of the passenger fares but the facilities offered to the third-class passengers are not commensurate with the increase. So far as primary necessities like drinking water and provision of third-class sheds are concerned, they are also not provided. Though they have provided for drinking-water facilities at certain places, they are not supervised properly. Casks or pots are there but there is no water in them. Nobody is there to supervise whether there is water in them; whether water is provided for every day. Nobody is looking into this problem. I, therefore, request the hon. Minister to issue instructions to the concerned for looking after these things properly. On the Tuni-Anakapalle line, there are three or four stations which require these facilities very badly. Narasapatnam Road and Yellamanchili stations were constructed a long time back. But even now, the third-class passengers are exposed to the sun and rain. Hence these stations require to be remodelled. Platform shades are not there.

**Shri Ranga (Chittoor):** There is no passenger shed.

**Shri M. S. Murti:** Passenger sheds are also not there. I request that the hon. Minister may kindly take these things into consideration. I have also requested Dr. Ram Subhag Singh some time back to pay a visit to this area to look at these things himself. Even

though he promised to do so, he could not come to this area. I extend my invitation to him once again so that he can come and see these things personally and then issue instructions to the authorities concerned to do the needful in the matter.

Now, Sir, I shall come to the other points. There are two or three points that need immediate attention. There are two stations by name Kasimkota and Kasimkota Halt near Anakapalle. Kasimkota is a flag station. I hear that that is being abolished now. The people have been requesting that this Halt station might be converted into a flag station. So far, that has not been done. I hear that the Divisional Superintendent has recommended this thing; this must be lying with the Railway Board or with the General Manager of the Railway concerned. I request the hon. Minister to look into this and see that this halt station is converted into a flag station at an early date, as early as possible.

Regarding accidents, the number of accidents is coming down gradually and I am glad about that; but when we look into the causes of these accidents, we find that for more than two-thirds of these accidents the railway staff is responsible. I do not know whether due to the fact that they are overworked or whether due to their negligence these accidents are caused in spite of the recommendations of the Railway Accidents Enquiry Committee. They had given certain suggestions and it seems that that has not been taken up. Even in this year's report we find that 67 per cent of the accidents are due to the staff only. That should be looked into and if they are really overworked, they may be relieved of it. In this year's Budget there are certain measures to relieve the staff but for the operational staff there are no measures.

The Godavari Bridge is agitating the entire Andhra State. Originally, there was a proposal to have a rail-cum-road bridge there. Now I hear

[Shri M. S. Murti]

that tenders have been called only for the rail bridge. The people as well as the Andhra Government are requesting the Government to have a rail-cum-road bridge. The Andhra Government in this year's budget has provided Rs. 1 crore. The total estimated cost of this rail-cum-road bridge is Rs. 2 crores. I will request the Minister to take up this matter with the Finance Ministry and see that a sum of Rs. 1 crore is provided for this bridge so that this may be a rail-cum-road bridge. This is on the National Highway and the Transport Ministry has agreed to this. The Defence Ministry has also agreed because during the Second World War they took the military vehicles and other things over the present Godavari bridge. So, in the interest of defence also this rail-cum-road bridge is necessary. After all, in a budget of Rs. 2,100 crores of the Central Government Rs. 1 crore is a drop in the ocean. So, I request that our Railway Minister, Shri S. K. Patil, may take up the matter with the Finance Minister and see that a provision of Rs. 1 crore is made; or, the Railways themselves may lend Rs. 1 crore to the Andhra Government and recover it in a reasonable duration of time.

Some new surveys have been ordered, specially the Dantewara-Bhadra-chalam Road survey. That is important to exploit the mineral resources of the Dandakaranya area. I have been repeatedly saying that another survey from Waltair to Khajipeta via Bhadrachalam is needed so that the mineral wealth of that area may be exploited. There is limestone, mica, iron ore and coal in that area. That also may be taken up along with this because they are two contiguous things lying in the same area so that additional staff may not be required for this at a later date. So, I will request the Railway Ministry to take up this along with that.

One more point and I shall finish. That is with regard to the Yellaman-

chili Station. There used to be a mail halt at this station. That had been cancelled in 1960. Since then the people have been agitated and are sending so many representations. Recently, they met the General Manager of Southern Railway who, it seems, promised that this subject would be put on the agenda of the Zonal Railway Users' Consultative Committee. But he failed to do it. So the people have become so agitated that they want to start a satyagraha. I came to know of it in the first week of February. I asked them not to launch a satyagraha till I have consulted the Railway Ministry and that if I could do anything in the matter I would do it. I have been trying to convince the Railway Board and the Minister in that respect but they are not to be convinced. I would like that Dr. Ram Subhag Singh who has agreed to go there should visit that place and either try to convince them or be convinced by them so that it should be resolved. One of these things should be done; otherwise, there is going to be a lot of trouble coming from there. I wish to point out this also in this connection. I will request the hon. Minister to give due consideration to these points.

श्री मधु लिमये (मुँगेर) : उपाध्यक्ष महोदय, यह जो बजट रेलवेज के सम्बन्ध में हमारे सामने आया है, उस पर रेल मंत्री ने जो अपना भाषण दिया है वह मैंने गौर से पढ़ा। लेकिन मुझे इस बात पर बड़ा अचरज हुआ कि इस सारे भाषण में और जितने कागजात हमारे सामने रखे गये हैं उन में कुछ आत्म संतुष्ट की वृत्ति मैं पाता हूँ और उस से ऐसा लगता है कि जहाँ तक रेलवेज का सवाल है उस में खामियां और त्रटियां बिलकुल न होंगी, सारा इन्तजाम बढ़िया ढंग से किया जा रहा है और इसी तरह आगे भी चलेगा। लेकिन मैं आप से अर्ज करना चाहता हूँ कि सार्वजनिक क्षेत्र में सरकारी क्षेत्र में यह सब से बड़ा उद्योग है और उस का व्यापक असर दूसरे उद्योगों पर पड़ता है।

अगर रेल विभाग अपना काम अच्छे ढंग से, सही ढंग से नहीं करेगा तो दूसरे जो साव-जनिक क्षेत्र में उद्योग हैं उन के बारे में हम कैसे उम्मीद रख सकते हैं कि वह अच्छे ढंग से अपना काम चलायेंगे ?

इस रेल के उद्योग में करीब करीब 3 हजार करोड़ रुपये हमारे लगे हुए हैं और करीब करीब 13 लाख मजदूर उस में काम करते हैं । लेकिन मझे इस बात पर बड़ा दुःख है कि जो 13 लाख मजदूर रेलों में काम करते हैं उन को सरकारी नौकर होने के नाते राजनतिक बुनियादी अधिकारों से उनको वंचित रक्खा गया है । आप जानते हैं कि रेलें जो चलाई जाती हैं वह औद्योगिक व व्यापारिक दृष्टि से चलाई जाती हैं । और अगर दूसरे उद्योगों में काम करने वाले नौकरों और मजदूरों को राजनीतिक दलों का सदस्य बनने का अधिकार दिया जाता है तो कोई वजह नहीं है कि जो औद्योगिक और व्यापारिक उमूलों पर रेल विभाग चलता है उस के कर्मचारियों को भी राजनीतिक दलों का सदस्य बनने का अधिकार क्यों न दिया जाय ?

बार बार रेल मजदूरों की ओर से यह मांग की गई है कि चूंकि यह विभाग व्यापारिक और औद्योगिक सिद्धान्तों के ऊपर चलता है इसलिए जैसे अन्य उद्योगों के लिए एक वेज बोर्ड आदि बनाया गया है उमी तरह इन के लिए भी एक वेज बोर्ड बनाया जाय । रेल कर्मचारियों की यह बिलकुल जायज मांग है जो और मैं चाहता हूं कि रेल मंत्री अन्य मंत्रियों और प्रधान मंत्री से बातचीत कर के इस काम को जल्द से जल्द करे ताकि वेज बोर्ड का गठन हो और वेज बोर्ड की मार्फत उनकी तनख्वाह आदि के बारे में जो शिकायतें हैं वे दूर की जायं ।

एक और बात उस के सम्बन्ध में मैं अज करना चाहता हूं ।

कई जो केन्द्रीय सरकार के कानून हैं मजदूरों के सम्बन्ध में उन को लागू करने के लिए रेलवे मंत्रालय तैयार नहीं है जैसे कि औद्योगिक कलह निवारण कानून है । उस को भी रेल मंत्रालय आज मानने के लिए तैयार नहीं है । उद्योगों में शांति रखने के लिए एक अनुशासन संहिता बनाई गई । इस संहिता को लागू करने की मांग कर्मचारियों ने की लेकिन मझे बड़ा सदमा है कि अभी तक रेल मंत्रालय ने इस सुझाव को नहीं माना है । जब कभी रेल कर्मचारियों और रेल मंत्रालय के बीच में झगड़ा होता है और उस का जब कोई हल नहीं मिलता है तो मैं चाहूंगा, सरकार बार बार इस बात पर जो जोर देती है कि इस झगड़े को लवाद की मार्फत निबटारा जाय तो मैं चाहूंगा कि रेल मंत्रालय स्वयं इस के बारे में पहल करे । जो झगड़ा सीधी बातचीत कर के निबटारा नहीं जा सकता है उस को लवाद के सामने पेश किया जाय ।

मैं यह चाहता हूं 25 साल के रेल विकास की एक व्यापक योजना रेल मंत्रालय बनाये और जो वर्तमान मंत्री हैं उन से मैं अनुरोध करूंगा कि वह अपने कार्यकाल में ऐसे व्यापक कार्यक्रम की योजना को बनायें जिसके अन्तर्गत हिन्दुस्तान में जितनी भी छोटी लाइनें हैं उनका रूपान्तर बड़ी लाइनों में किया जाय । जितनी भी छोटी लाइनें हैं उनको बड़ी लाइनों में तबदील किया जाय ।

अभी आप के जो इंजन चलते हैं उन में अच्छे दर्जे का कोयला इस्तेमाल किया जाता है । अगर आप इस्पात के घड़े को हमारे देश में बढ़ाना चाहते हैं तो उम के लिए कोयले के इस्तेमाल के बारे में एक नई नीति बनाने की जरूरत है । इसलिए 25 साल की इस योजना में रेलों के बिजलीकरण और डीजल करण करने की भी एक व्यापक योजना बनाई जाय और 25 साल के अन्दर छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने के लिए, बिजलीकरण और डीजलकरण की

[श्रं मधु लिमये]

योजना को कार्यान्वित करने के लिये कोशिश की जाय ।

साथ ही साथ आज जो रेलों की कार्य-क्षमता है, रेलों के जो कारखाने हैं और उनकी पैदावार की क्षमता है, उस के बारे में जो आत्म संतुष्टि की वृत्ति है उस को त्याग दिया जाय । उसके उत्पादन को बढ़ाने के लिए और उसकी कार्यक्षमता को बढ़ाने के लिए कोई एक ठोस कदम आज उठाया जाय ।

जहां तक रेल को इस्तेमाल करने वाले ग्राहकों का सम्बन्ध है, एक और पैसेंजर लोग हैं, जो ज्यादातर तीसरे दर्जे से प्रवास करते हैं और उन के बारे में रेल मंत्रालय बिल्कुल उपेक्षा धारण कर रहा है और बराबर किराये बढ़ाए जा रहा है । उन को जो सुविधायें दी जानी चाहिए, वे नहीं दी जाती हैं । अगर मुल्क में विकास का वातावरण पैदा करना है, तो बचत और त्याग की अत्यावश्यकता है । मैं चाहूंगा कि कम से कम पच्चीस साल के लिए रेल के बड़े वर्गों को—पहले वर्ग या दूसरे वर्ग को—रद्द किया जाये और एक ही वर्ग, अर्थात् तीसरा दर्जा, रखा जाये । जो यात्री लम्बा प्रवास करते हैं, उन को पर्याप्त सुविधायें दी जायें । इस समय कुछ मात्रा में सुविधायें दी जाती हैं, लेकिन यात्रियों के लिए पर्याप्त इन्तजाम किया जाना चाहिए । इन बातों से मुल्क में त्याग और समानता की भावना पैदा होगी और हम को देश को आगे बढ़ाने के काम में सहायता मिलेगी ।

रेलवे मंत्रालय जो माल ढोने का काम करता है उस के बारे में काफ़ी शिकायतें मिलती हैं, खासकर के भ्रष्टाचार को ले कर । ऐसा कहा जाता है कि जब तक रेल के बड़े कर्मचारियों से लेकर नीचे तक पैसा नहीं दिया जाता है, रिश्वत नहीं दी जाती है, तब तक माल आगे नहीं बढ़ता है । मेरा क्वाल है कि यह मामला दो सप्ताह पहले इस सदन के सम्मने भी आया था । मैं चाहूंगा कि

आज के रेल मंत्री भी इस बारे में सोचें और आज रेल में जो व्यापक पैमाने पर भ्रष्टाचार है, उस को खत्म करने की कोशिश करें ।

मैं आप का ध्यान रेल के नक्शे पर पश्चिमी तट की ओर दिलाना चाहता हूँ । वहां पर बम्बई से ले कर मंगलौर तक का जो क्षेत्र है, उस पर कोई रेल नहीं है । मैं कोई स्थानीय और प्रादेशिक मांगों को ले कर बहस नहीं करना चाहता, लेकिन अगर कोई ऐसी मांग है, जिस में स्थानीयता, प्रादेशिकता और राष्ट्रीय हित का मधुर संगम, मिलाप, होता है, तो वह पश्चिम तटीय कोंकण रेलवे का प्रश्न है । वर्तमान रेल मंत्री भी उस इलाके के रहने वाले हैं । मैं चाहूंगा कि वह कम से कम इस कोंकण रेलवे को बनाने के काम को ज्यादा अहमियत दें । आप जानते हैं कि कोचीन से ले कर ट्रिवेंड्रम तक रेल बनी है, लेकिन वह छोटी लाइन है और ट्रिवेंड्रम से कन्या-कुमारी तक कोई लाइन नहीं है । इस लिए यह आवश्यक है कि वर्तमान मंत्री पश्चिमी तट पर रेल बनाने का काम तुरन्त हाथ में ले लें ।

मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि सुरक्षा और औद्योगिक विकास की दृष्टि से जैसे पश्चिमी तट पर बड़ी लाइन बनाना आवश्यक है, उसी तरह आसाम और बिहार के इलाके में, खासकर सुरक्षा की दृष्टि से, आज जो छोटी लाइन है उस का बड़ी लाइन में रूपान्तर करना भी अत्यन्त जरूरी हो गया है ।

जहां तक दुर्घटनाओं और रेलों की अनियमितता का सवाल है, उस के बारे में जो आत्मसंतुष्ट वृत्ति दिखाई जा रही है, वह ठीक नहीं है । मैं रेल मंत्रालय से अपील करूंगा कि दुर्घटनाओं को कम करने के लिए रेल-गाड़ियों की अनियमितता को खत्म कर के उन को नियमित रूप से चलाने के लिए पर्याप्त इन्तजाम किया जाये ।

मैं यह जानना चाहता हूँ कि स्वतंत्रता के बाद प्लैटफार्म और स्टेशन की इमारतों आदि वास्तु बातों पर कितना पैसा लगाया गया है। अगर नई लाइन बनाने के लिए, या मीटरगेज लाइन का बड़ी लाइन में रूपांतर करने के लिए यह पैसा खर्च किया जाता तो उस से ज्यादा फायदा पहुंचता।

आखिर में दो तीन स्थानीय मसलों की ओर ध्यान दे कर मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ। पूर्वी रेलवे पर सुल्तानपुर से देवगढ़ (वैद्यनाथ धाम) जाने वाले यात्रियों की तादाद लाखों में है। मैं चाहता हूँ कि सुल्तानपुर से देवगढ़ लाइन के बारे में सर्वेक्षण किया जाये और यह लाइन तुरन्त बनाई जाये।

क्यूल और जमालपुर के बीच में जो छोटा हिस्सा है, उस में यातायात की बड़ी असुविधा है। वहां पर इस वक्त दो गाड़ियां चल रही हैं—329 और 330 अप और डाउन और उस के साथ साथ 327 और 328 अप और डाउन। क्यूल और जमालपुर के बीच में कई स्टेशनों पर ये गाड़ियां नहीं रुकती हैं। इस लिए इन गाड़ियों को उन स्टेशनों पर भी रुकने का इन्तजाम किया जाये।

साहबगंज से जमालपुर तक जो गाड़ी चलती है, उस को बढ़ा कर क्यूल तक किया जाये। इस से इस लूपलाइन के मुसाफ़िरों को काफी सुविधा प्राप्त होगी।

मैं बम्बई की उपनगरीय रेल के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। एक माननीय सदस्य ने अभी मंत्री महोदय का ध्यान उस तरफ़ दिलाया था। मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि इस वक्त रेल के जो दो मंत्री हैं, अगर वे एक दिन हमारे साथ बम्बई में—मैं लोकल गाड़ी की बात कर रहा हूँ—तीसरे दर्जे के डिब्बे में बस या सवरे बैठने की कोशिश कर के दिखायें और अपने मुकाम तक पहुंच पायें, तो उन को पता चल जायेगा कि कितनी असुविधा

तीसरे दर्जे से वास करने वाले मुसाफ़िरों को और खासकर के नौकरी करने वाले लोगों को होती है। हमारे एक मित्र का इकलौता लड़का इसी कारण से दुर्घटना में मर गया। इसी तरह जो बच्चे और विद्यार्थी इन लोकल गाड़ियों का इस्तेमाल करते हैं उन में दो तीन लोग तो हर दिन दुर्घटनाओं में मर ही जाते हैं। इस लिए मैं रेलवे मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि बम्बई की उपनगरीय गाड़ियों पर इस वक्त जो बहुत ज्यादा भीड़ और दबाव है वह उस को कम करने के लिए तुरन्त कोई योजना लागू करें।

अन्त में मैं इतना ही निवेदन करूंगा कि रेल में तेरह लाख मजदूर हैं। इन मजदूरों के बारे में रेल मंत्रालय का जो दृष्टिकोण है उस में तब्दीली करने की आवश्यकता है। अगर नौकरशाही ढंग से और केन्द्रीयकरण के आधार पर इस रेल मंत्रालय और रेलों के काम को चलाया जायेगा तो मुझे ऐसा डर लगता है कि उस में पूरा सार्वजनिक क्षेत्र बदनाम हो जायेगा और जो लोग आज यह कहते हैं कि सार्वजनिक क्षेत्र के द्वारा न लोक-कल्याण हो सकता है और न उस में कार्यक्षमता पैदा हो सकती है उन की यह बात व्यापक पैमाने पर देश में फैलेगी। इस लिए मेरा निवेदन है कि इस के बारे में मंत्री महोदय पहल कर के कर्मचारियों की उचित और न्याय मांगों का समाधान करने की कोशिश करें। जिन मांगों पर कोई समझौता नहीं हो रहा है उन को दोनों पक्षों को जो लवाद सम्मत है उसके सुपुर्द करने का प्रयास करें।

*Shri Gowth (Bangalore):* Sir, I rise to congratulate the Railway Minister on his gratifying and hopeful budget. The income of the Railways is about Rs. 11½ crores more than was anticipated in the budget originally.

The smooth working of the railways depends upon a satisfied staff. Wages have been increased twice during the year. Many concessions such as in school fees and other benefits like

[Shri Gowth]

starting of schools and colleges and holiday resorts have also been given to the employees.

It is a matter for congratulation that on many routes double track have been extended, and on some routes electric traction is to be undertaken, as also some new routes to be opened up.

I come from the southernmost part, namely Mysore State, and therefore I am naturally interested in that part of the area. I may draw the attention of the Railway Minister to a few very important things so far as this area is concerned. In the first place, the Bangalore-Guntakal route should be broad-gauged at an early date. Otherwise, the present system of going from Bombay to Arkonam and coming back to Bangalore involves lot of transit time and also difficulties with regard to transportation of goods.

Secondly, Bangalore-Salem route is to be expedited. For some reason or the other, the work is now held up. May I also request the Railway Minister to take up the Chamarajanagar-Satyamangalam route as early as possible? Since my childhood, I have been hearing about the railway route from Maddur-Satyamangalam via Kollegal which has not been taken up yet. May I request the hon. Minister to bestow more thought on this route?

I am very grateful to the Railway Minister for having granted the Hassan-Mangalore route. The work on this may please be expedited.

With regard to the increase of fares and freights, I know that funds are needed, as the Railway Minister stated in his speech. But, as it is, it is said that the fare is much, especially for the Third Class passengers.

Then, a few hon. Members of this House referred to the attitude of the high Railway officials. Certain hon. Members also stated that the Railway Minister was being dictated to by the

high Railway officials. I know the Railway Minister and, if I may say so, his very dictatorial way of working. Therefore, I am sure .... (Interruption).

**Shri Basappa (Tiptur):** What he means is that the Minister is a strong man.

**Shri Gowth:** ...he does not give room for any such complaint to be repeated.

**Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad):** Beware of dictatorship.

**Shri Gowth:** With these few words, I welcome the Railway Budget.

**श्री लहटन चौधरी (सहरसा):** जो बजट हमारे समक्ष है उस पर साधारणतः संतोष प्रकट किया जा सकता है और इसे एक अच्छा बजट कहा जा सकता है। जो काम इस विभाग ने गतवर्ष किए हैं और प्रागे जो काम करने की इसने इच्छा जाहिर की है वे भी संतोषजनक हैं। लेकिन मैं कुछ बातों की ओर सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ जो बहुत जरूरी है।

बजट भाषण में यह कहा गया है कि 1964-65 में जो माल दुलाई का काम हुआ है उस में कई कारणों से लगभग 25 करोड़ की आमदनी अनुमानित आमदनी से कम हुई है। यह कहा गया है कि कोयले की दुलाई में कमी या और खनिज द्रव्यों के निर्यात में कमी का होना उन कारणों में से एक दो कारण है। प्रागे के लिए यह सोचा गया है कि इस तरह की कमी को पूरा कर लिया जाएगा और इस मद में भी आमदनी बढ़ेगी। मैं सामझता हूँ कि इस मद में आमदनी बढ़ाने भी काफी गुजाइश है। लेकिन लोगों में इस बात का विश्वास पैदा किया जाना चाहिये कि माल दुलाई की जो रफ्तार है वह ठीक रहेगी। और उनका माल समय पर पहुंच सकेगा। आज ऐसा नहीं हो रहा है।

मैं कुछ उदाहरण आपके सामने पेश करना चाहता हूँ जिन से यह पता चलेगा कि कितना समय माल को एक जगह से दूसरी जगह ले जाने में लग जाया करता है। कुछ खास बजहों से कुछ रेलवे में यदाकदा होने वाली देरियों या दिक्कतों का उदाहरण यहां नहीं दे रहा हूँ। बल्कि ये उदाहरण ऐसे हैं जो देश की हर रेलवे में दुलाई कार्य में सगातार हो रही देर एवं अनियमितताओं से संबंधित है। इससे यह स्पष्ट हो जाएगा कि जो समय लगा है माल को एक जगह से दूसरी जगह पहुंचाने में उससे कितनी चिन्ता लोगों को हो सकती है। इस तरह की देरी से लोगों का रेलों पर से यह विश्वास उठ जाता है कि उनमें कार्यक्षमता नाम की भी कोई चीज है और उनका सामान समय पर सुरक्षित पहुंच सकेगा।

अब मैं आपके समक्ष कुछ उदाहरण पेश करना चाहता हूँ। बोड़ी बन्दर से ससराम तक माल पहुंचाने में 145 दिन लगे, हावड़ा से ससराम 115 दिन लगे, नई दिल्ली से ससराम 93 दिन लगे, पटना जंकशन से जमालपुर 37 दिन लगे, पटना जंकशन से झरिया 46 दिन लगे, पटना जंकशन से बाढ़ 61 दिन लगे, इसकी दूरी लगभग 60 मील है। भागलपुर से पटना जंकशन 44 दिन लगे, पटना जंकशन से भागा 86 दिन लगे। यह सोचने की बात है और मैं सरकार से जानना चाहता हूँ कि इस हालत में कोई कैसे सोच सकता है कि उसका माल समय पर पहुंचेगा और इस स्थिति में कैसे रेलवे को अपेक्षित फायदा हो सकता है। कैसे किसी को इंसटिव मिल सकता है रेल से माल दुलाने के लिये वे प्रोत्साहित हो सकते हैं? आज जो रोड और रेल में कम्पटीशन है वह इस बात का द्योतक है कि अधिक से अधिक लोग रोड की तरफ आकर्षित हो रहे हैं, रेलों की ओर कम लोग आकर्षित हो रहे हैं। रेलों की ओर उनके इस आकर्षण को सरकार बड़ी आसानी से बढ़ा सकती है

अगर वह इस ओर ध्यान दें। कम से कम समय में माल पहुंचाया जा सकता है और इस तरह कार्यक्षमता बढ़ाकर दुलाई कार्य से बहुत बड़ी आमदनी की जा सकती है।

कुछ छोटी लाइनों के उदाहरण भी अब मैं देना चाहता हूँ। सहरसा से सुपोल सतरह मील है और माल के पहुंचने में आठ दिन लगे। बरौनी जं० से सुपोल 60 मील है और माल पहुंचने में 40 दिन लगे। मुजफ्फरपुर से सुपोल लगभग 100 मील है और इस में 115 दिन लगे।

पासल पहुंचाने में भी कितना समय लगता है, यह भी मैं आपको बतलाना चाहता हूँ। कलकत्ता से सहरसा 73 दिन लगे। अगर पासल की चीजें पहुंचने में भी इस तरह की दिक्कत हो सकती है, सामान सड़ सकता है, नष्ट हो सकता है, खराब हो सकता है तो रेलों को जो घाटा होता है वह अलग, माल भेजने वालों को कितनी तकलीफ होती है इसका अनुमान आप सहज लगा सकते हैं। इससे लोगों का जो विश्वास है वह बिल्कुल जाता रहेगा। मैं 1965 की बात अब कहना चाहता हूँ, दो चार या दस बरस पहले की नहीं। डब्बे का एलाटमेंट हुआ मातीपुर स्टेशन से सुपोल के लिए जो लगभग 60-70 मील का फासला है 3 दिसम्बर को और लदान 24 दिसम्बर को हुआ। चीनी पहुंची 5 जनवरी को। इसी तरह सीवान से सुपोल का डब्बों का एलाटमेंट हुआ चार जनवरी को, लोडिंग हुआ 24 जनवरी को और पहुंचा 8 फरवरी को। यह घोर निराशा की बात है कि जो एलाटिड कोटा है, कोटा का सामान है और उसके लिए गाड़ी भी एलाटिड है, वहां भी इस तरह देरी का मुकाबला करना पड़ता है। तीस-बालीस या पचास मील के फासले पर जो सामान पहुंचाना है उसको पहुंचाने में भी महीना दो महीना लग सकते हैं, एसैशियल कम्पैडिटीज के सूकमेंट में भी इस तरह देर लग सकती है तो फिर सिवाय इसके कि लोग माल दुलाना बन्द करें और क्या हो सकता है। इस प्रकार की



### [श्री लहटन चौधरी]

जो बातें हैं इन पर रेल विभाग को अवश्य सोचने पर मजबूर होना चाहिये ।

माल गाड़ियों की रफ्तार के बारे में अब मैं कुछ कहना चाहता हूँ । 1962-63 में मालगाड़ी के लगभग 60 किलोमीटर प्रतिदिन चलने का आंकड़ा है । मालगाड़ी चाल प्रतिघण्टा 15 किलोमीटर है, यानी एक दिन में 24 घण्टे के अन्दर माल गाड़ी सिर्फ चार घण्टे काम करती है । जब एक मालगाड़ी दिन भर में, 24 घण्टे में सिर्फ चार घण्टे चलती है तो इससे साफ पता चलता है कि जितना समय ये बेकार में खड़ी रहती है, उसका उपयोग भी चल स्टाक को बहुत कुछ बढ़ाये बगैर किया जा सकता है और उससे काफी आमदनी में वृद्धि हो सकती है, देश को भी बड़ा फायदा हो सकता है, राज्य को बड़ा लाभ हो सकता है । इस ओर खास तौर पर मैं सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ ।

बजट स्पीच में यह भी कहा गया है कि माल गाड़ी की रफ्तार को बढ़ा कर कम से कम समय में सामान पहुंचाने की भी कोशिश की गई है । इस सुधार के बावजूद जो मौजूदा स्थिति मैंने आपको बताई है उस में काफी सुधार की गुंजाइश है, काफी सोचने और समझने की जरूरत है, उसको आगे बढ़ाने की आवश्यकता है ।

अब मैं सवारी गाड़ियों की रफ्तार की तरफ आना चाहता हूँ । मैं बड़ी लाइन का चर्चा नहीं करना चाहता । मैं आप का ध्यान एन० ई० आर० की छोटी लाइन की ओर दिलाना चाहता हूँ । मानसी से सुपौल 71 किलोमीटर है लेकिन यहां पहुंचने में 4 घण्टे का समय लगता है यानी करीब 17 किलोमीटर की रफ्तार से गाड़ी चलती है । इसी तरह आप देखें कि सहरसा से कटिहार 99 किलोमीटर है और इस फासले को तै करने में 9 घण्टे का समय लगता है, यानी इस गाड़ी

की रफ्तार 11 किलोमीटर प्रति घण्टा है । आप सोच सकते हैं कि अगर वहां बस सरविस अच्छी हो जाए तो कोई आमदनी क्यों रेल से जाना चाहेगा । इस हिस्से से रेलवे को काफी आमदनी होती है और इतने पर भी यहां गाड़ियों में काफी भीड़ होती है क्योंकि यातायात का अभी कोई दूसरा साधन नहीं है । मेरा सुझाव है कि गाड़ियों की रफ्तार को बढ़ाने पर काफी विचार किया जाना चाहिए । केवल बड़ी लाइन का ही ध्यान नहीं रखना है, छोटी लाइन की ओर भी ध्यान देना चाहिए । इन से काफी पैसा मिलता है । और कोई सुविधाएं तो दी जाती नहीं हैं तो गाड़ियों की जो 10-12 किलोमीटर प्रति घण्टा रफ्तार है, इसको तो जरूर बढ़ाना चाहिए जिससे यात्रियों को यात्रा में कुछ कम समय लगे ।

भाड़े की वृद्धि को मैं बुरा नहीं मानता । आवश्यकता पड़ने पर वृद्धि होनी ही चाहिए, लेकिन साथ साथ यात्रियों की दिक्कतों को भी दूर किया जाना चाहिए । अगर लोगों का माल ठीक समय में ढोया जाए तो लोग ज्यादा पैसा दे सकते हैं, लेकिन वैसा होता नहीं है ।

सवारी गाड़ियों के किरायों में जो वृद्धि की गयी है उसके बारे में मेरा सुझाव है कि 25 किलोमीटर तक का भाड़ा न बढ़ाया जाए । जो अभी किराया है उसको दृष्टि में रखते हुए और उन लोगों को दृष्टि में रखते हुए जो ज्यादा तर इतनी दूरी की यात्रा करते हैं, 25 किलोमीटर तक के लिए भाड़े में वृद्धि नहीं होनी चाहिए । इस सम्बन्ध में मेरा विचार है कि अगर बिना टिकट यात्रा को रोका जा सके तो रेलवे को काफी पैसा मिल सकता है ।

मैं इस बात को जानता हूँ और सरकारी मुलाजिम भी जानते हैं कि बिना टिकट यात्रा करने में रेलवे के मुलाजिमों का

बड़ा हाथ रहता है। मुझे इस बात का बड़ा अनुभव है कि जब मजिस्टीरियल चौकिंग होता है तो जो लोग पढ़े लिखे और साफ कपड़ों वाले होते हैं वे बच जाते हैं और जो लोग कम पढ़े लिखे और गरीब होते हैं वे पकड़े जाते हैं, कारण पढ़े लिखे लोगों को रेलवे के स्टाफ की ओर से पहले से सूचना दे दी जाती है। तो इस तरफ मैं रेलवे मंत्रालय का ध्यान आकर्षित करूंगा।

अब मैं अपने क्षेत्र की कुछ खास समस्याओं की ओर आना चाहता हूँ। सरकार को मालूम है कि सहरसा जिला कोसी क्षेत्र का जिला है और यहां पर चालीस बरस से आवागमन की कोई सुविधा नहीं रही है। इस जिले की आबादी बीस लाख है पर इसमें केवल 52 मील रेलवे लाइन है। शायद देश में कोई दूसरा हिस्सा समतल भूमि का ऐसा नहीं होगा कि जहां बीस लाख की आबादी हो पर वहां पर केवल 52 मील रेलवे लाइन हो। आज से चालीस बरस पहले वहां रेलवे लाइनें बहुत ज्यादा थीं लेकिन कोसी के कारण वे टूट गयीं। इसमें सरकार का दोष नहीं है क्योंकि लाचारी थी। उस समय वहां विकास नहीं हो सकता था। लेकिन अब आप जानते हैं कि कोसी बंध गयी है और आज विकास का काफी मौका है।

इस हिस्से में जूट की खेती सब से ज्यादा होती है। आपको शायद पता हो कि हिन्दुस्तान में जितनी जूट की खेती होती है और जो जूट बाहर जाता है, उसका करीब दसवां हिस्सा केवल इस जिले में उत्पादन होता है। लेकिन उस जूट को चाल स या पचास मील रेलवे स्टेशन तक बैल गाड़ियों द्वारा पहुंचाने में, खास कर उस कीचड़ वाली जमीन में हो कर किसानों को बड़ी परेशानी होती और उनको पैसा भी बहुत खर्च करना पड़ता है, जिससे उनको नुकसान होता है। इस कारण कलकत्ता में जो भाव जूट का चलता है उस में और इस जिले के भाव में बहुत अन्तर हो जाता

है और इससे किसानों को नुकसान होता है। इस ओर विशेष ध्यान देना चाहिए।

श्री हुकम चन्द कछवाय : उपाध्यक्ष महोदय, हाउस में कोरम नहीं है।

(कोरम की घण्टी बजाई गयी)

उपाध्यक्ष महोदय : कोरम हो गया।

श्री लहटन चौधरी : यह बहुत बड़ा एरिया है और यहां गन्ने की काफी खेती होती है। पर इस इलाके में ट्रांसपोर्ट की सुविधाएं नहीं हैं। इस कारण सैकड़ों बीघे ईख जला दी गयी। कहा जाता है कि जहां इंडस्ट्रियल एरिया हो वहां लाइन बनानी चाहिए। लेकिन अगर इस एरिया में रेलवे लाइन नहीं बनायी जाएगी तो इंडस्ट्री का विकास कैसे होगा? इन बातों को ध्यान में रखते हुए इस एरिया में रेलवे लाइन बढ़ाने पर अवश्य विचार किया जाना चाहिए।

मेरा सुझाव है कि सुपोल से भपटियाही होते हुए परतापगढ़ को जो लाइन पहले चालू थी उसको फिर चालू किया जाए। इस इलाके में रेलवे की जमीन मौजूद है, मकान मौजूद हैं और अब कोसी के बंध जाने से सुरक्षा भी हो गयी है, इसलिए यहां लाइन बनायी जा सकती है।

मेरा दूसरा सुझाव है कि भपटियाही को निर्मली से जोड़ दिया जाए। यह लाइन भी पहले थी। सुपोल से निर्मली 14 मील है, वैसे एक घण्टे का रास्ता है। लेकिन आज करीब 20 घण्टे इस में लगते हैं। इसके बारे में एक सज्जन ने कहा कि इस की वही दशा है जो देवनागरी के अक्षरठ की है, कि वह जहां से शुरू होता है वहीं उसका अन्त होता है लेकिन वहां पहुंचने के लिये उसे एक बड़ा सा चक्कर लेना पड़ता है। इसी तरह सुपोल से निर्मली जाने के लिए चार जिलों को पार करना पड़ता है और इस यात्रा में बीस घण्टे लगते हैं क्योंकि सीधी लाइन नहीं है। इस ओर मैं

[श्री लहटन चौधरी]

सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ ।

इस सिलसिले में मैं एक और बात आपके सामने रखना चाहता हूँ । इस लाइन के बन जाने से आसाम और पश्चिम बिहार का सम्बन्ध हो जाएगा । कोशी पर भीमनगर में जिस बैराज का निर्माण हुआ है उसी पर होकर लाइन बिछायी जायगी । बैराज का निर्माण इस दृष्टि को सामने रखकर किया गया है कि उस पर हो कर रेल चल सके । अगर यह दलील दी जाए कि इसका कुछ हिस्सा नेपाल में पड़ेगा तो मेरा कहना है कि जो लैटरल रोड बन रही है उसको इससे मिला दिया जाए ।

श्री त्रिप गुप्त (कटिहार) : किशन गंज तक एम्बेकमेंट तो बन गया है पटरी पड़नी बाकी है ।

15 hrs.

श्रीमती जमुना देवी (झाबुआ) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री महोदय ने सन् 1965-66 के बजट पर जो अपना भाषण दिया है उस भाषण को पढ़ने के बाद ऐसा मालूम पड़ता है कि उन के उस भाषण को विभागीय लोगों ने, अधिकारियों ने बड़ी सूझबूझ और कुशलता से लिख कर हाउस के सामने पेश किया है । रेलवे मंत्री महोदय के रेलवे के ऊपर पहले भाषण को पढ़ने और सुनने के बाद ऐसा मालूम पड़ा कि उनका भाषण एक उस्ताह की ओर हमें बढ़ाता है और हमारे देश को ले जाता है । उसमें चाहे वह नई लाइन हों, चाहे डबे या डीजल इंजन के कारखाने हों और चाहे जनता की सुविधाओं की व्यवस्था हो, उन सारी ही चीजों में कुछ न कुछ लब्धीली जरूर है जिससे कि हम यह आशा कर सकते हैं कि हम अपने इन योग्य मिनिस्टर के हाथों से इस साल के बाद जब हम दूसरा भाषण सुनने की कोशिश करेंगे तब

हमें भ्रवश्य इन सारी रेलवे की व्यवस्था में कुछ नई तबदीली दिखाई पड़ेगी ।

मैं समझती हूँ कि हमारे देश में रेलवे विभाग सब से बड़ा विभाग है जिसका कि हमारे देश की योजनाओं से बहुत बड़ा सम्बन्ध आता है । आज हमारे देश की खुशहाली रेलवे के ऊपर बहुत कुछ निर्भर है । रेलवे में अधिकतर सहयोग गरीब और पिसे हुए लोगों का है । अगर हिसाब लगा कर देखा जाय तो पता चलेगा कि फर्स्ट क्लास, सैकंड क्लास और थर्ड क्लास में सब से अधिक आय रेलवे को थर्ड क्लास से ही होती है ।

माल यातायात की व्यवस्था यदि आप देखें तो इतने वर्षों की जो प्रगति इस में बतलाई गई है उस को देख कर संतोष नहीं किया जा सकता है । उस को बढ़ाने की ओर ध्यान देना चाहिए ।

दूसरी बात प्रशासन के सम्बन्ध में कहना चाहती हूँ । जिन बड़े बड़े अधिकारियों के हाथ में सारा प्रशासन है उन लोगों के कार्य से अभी जो प्रगति रेलवे विभाग में होनी चाहिए वह नहीं हो पाई है । इसका सबूत यह है कि अनेकों रेलवे कर्मचारियों को सजाएं दी गईं, चाहे उन को नौकरी से निकाला गया, चाहे बर्खास्त किया गया या तनख्वाहें रोकी गईं और माल गायब होने के कारण जो क्षतिपूर्ति और मुआवजे के रूप में भुगतान किया गया, और रेलवे द्वारा मुआविला दिया गया यह सब चीजें इस बात का साफ सबूत है कि हमारे प्रशासन में कहीं कुछ कमी या कमजोर है । मैं मिनिस्टर साहब से यह आशा करती हूँ कि जैसा अभी तक का उनका मंत्री पद के क्षेत्र में योग्य कार्य रहा है उसी के अनुरूप वे इस रेलवे विभाग में मौजूद खामियों को सुधार लेंगे और इस वर्ष में जो भी त्रुटियां रहती हैं वह बाकी नहीं रहने देनी चाहिए । मुझे आशा और विश्वास है कि वे इस रेलवे के काम को भी ठीक करने और कुशलतापूर्वक

उसका संचालन करने का परिचय देंगे, सारी गलतियों को हटा देंगे और इस संसद के अन्दर और अपने मिनिस्टर काल में हम सदस्यों को कुछ भी उन से कहने के लिए नहीं रह जायेगा। हमें आशा है कि इस और मंत्री जी कड़े से कड़ा कदम उठा कर अपने प्रशासन को मजबूत बनायेंगे ताकि जनता को ज्यादा से ज्यादा सहूलियत मिल सके।

इस के बाद मैं अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं की ओर ध्यान दिलाऊंगी। रेलवे बजट पर पिछले दो, तीन रोज से भाषण हो रहे हैं और मैं ने देखा है कि सभी माननीय सदस्य अपने अपने क्षेत्र के वास्ते रेल लाइनों की सुविधाओं का विस्तार करने की मांग कर रहे हैं, अपने अपने क्षेत्र में नयी रेल लाइनें मांग रहे हैं तो मैं भी यह मुनासिब समझती हूँ कि मैं भी अपने इलाके की आवाज उस बारे में मंत्री महोदय के कानों तक पहुंचा दूँ ताकि अगर हो सके तो वे हमारे इलाके की तरफ भी कुछ ध्यान कर लें। दरअसल हमारा इलाका एक पैसा पिछड़ा हुआ इलाका है जिसका कि कोई विशेष ध्यान नहीं रखा जा रहा है। मैं एक ऐसे पिछड़े और अतिक्रमिण क्षेत्र से सम्बन्धित हूँ जहाँ से कि जनता ने मुझे बड़ी आशा और विश्वास के साथ यहां पर चुन कर भेजा है। यह एक ऐसा क्षेत्र है जिसकी सारे हिन्दुस्तान में अपनी सबसे अलग समस्या है। मेरा निर्वाचन क्षेत्र तो विशेष रूप से पिछड़ा हुआ है। हमारे यहां 80 फ्रीसदी लोग आदिवासी हैं और मैं मिनिस्टर साहब से निवेदन करना चाहती हूँ कि आदिवासी क्षेत्रों के लिए जो कि पिछड़े हुए इलाके माने गये हैं, उन का पिछड़ापन इस बात में नहीं है कि वे नंगे, भूखे हैं या बेरोजगार हैं, बल्कि उनका पिछड़ापन इस बात पर है कि शासन ने उस और आज तक न तो औद्योगिक दृष्टि से और न किसी और ही तरह की वहां प्रगति करने की कोशिश की। इसलिए वह हर मामले में पिछड़ा हुआ है और वे अपनी तरक्की नहीं कर पा सके हैं। जैसे कि हमारे माननीय सदस्य पांडे जी ने बतलाया था कि

हमारे क्षेत्र में और प्रदेश में ऐसे भी लोग मौजूद हैं जो कि कभी रेल में बैठे नहीं हैं, जिन्होंने कभी रेल के दर्शन नहीं किये हैं ऐसी व्यवस्था में जहां लोग रहते हैं उन लोगों को रेल से कोई फायदा नहीं मिल पाता है न ही वहां की हालत सुधरने की कुछ आशा की जाती है। देखा यह गया है कि जो भी मिनिस्टर रेलवे में आये उन्होंने अपने अपने क्षेत्रों में तो सुधार किया हुआ है लेकिन जहां से मिनिस्टर नहीं है उनका वैसा ही ध्यान नहीं दिया गया है तो मैं चाहती हूँ कि ऐसे क्षेत्रों पर जो कि अभी तक उपेक्षित रहे हैं मंत्री महोदय द्वारा विशेष रूप से ध्यान दिया जाय। ऐसे क्षेत्र जहां से लेडी मੈम्बर्स आती हैं वहां पर अवश्य ध्यान दिया जाय।

जैसे रेलवे प्रशासन द्वारा दक्षिण में एक सदन रेलवे चलाई गई है उसी तरीके से हमारी मांग है कि एक और रेलगाड़ी दिल्ली टु बम्बई जल्दी में जल्दी चलाने की आप व्यवस्था करें। दूसरा सुझाव मेरा रेलों की गति को बढ़ाने का है। आज के युग में जहां कि लोग राकेट के जरिए चन्द्रलोक में पहुंचने की कोशिश कर रहे हैं वहां चार घंटे का मोटर सफर रेल में लगासार 12, 13 घंटे बैठने के बाद कहीं अगले दिन सुबह को किसी वक्त अपनी मंजिल पर जो हम पहुंचते हैं तो यह धीमी गति आज कुछ उचित नहीं प्रतीत होती है। रेलगाड़ियों का समय पर पहुंचने का मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया है और उन्होंने कहा है कि अप्रैल के बाद वह इस सम्बन्ध में कुछ व्यवस्था करने जा रहे हैं। यह एक स्वागत योग्य चीज है। हम को और आप को मालम है कि दिल्ली, कलकत्ता, बम्बई और मद्रास इन सारे बड़े बड़े शहरों को आप ज्यादा से ज्यादा सहूलियत देने की कोशिश कर रहे हैं। सहूलियतें देनी ही चाहिए क्योंकि वहां पर सारी चीजें इस ढंग से केन्द्रित हो रही हैं कि वहां की व्यवस्था करना शासन के लिए बहुत जरूरी है। लेकिन छोटे छोटे शहरों

[श्रीमती जमुना देवी]

को भी मत भलिये । उदाहरणस्वरूप महु, इंदौर, उज्जैन यह सारे बड़े बड़े शहर हैं जिनमें कि रेलों की सुविधा का विस्तार किया जाना चाहिए । इंदौर मध्य प्रदेश में घनी आबादी वाला शहर है उन क्षेत्रों की भी अवहेलना न की जाय । उन को भी बड़ी लाइनों से जोड़ना बहुत जरूरी है ताकि हम लोग भी दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता और मद्रास के मकाबले में पीछे पीछे थोड़ी सी इन शहरों की प्रगति कर सकें । इस कारण से हमारे उन इलाकों को बड़ी लाइनों से जोड़ना जरूरी है । महु, इंदौर, उज्जैन, को वाया नागदा दिल्ली से एक बड़ी लाइन से जोड़ना बहुत जरूरी है । इसी तरीके से अहमदाबाद, भूपाल की रेलगाड़ी को एक्सप्रेस का रूप दिया जाय । अभी वह इतने धीरे चलती है और इतनी खराब हालत में है कि मैं उसका कुछ वर्णन नहीं कर सकती । जितनी भी उस की बुराई की जाय वह थोड़ी होगी । हमारे मिनिस्टर साहब तो बस बम्बई के लिए फुर्र से प्लेन से उड़ कर चले जाते हैं । मेरा उन से निवेदन है कि हमारे यहां की इस तरह की रेलों में सफर करने का कभी कभी समय निकाल लिया करें ताकि उनको स्वयं पता लग जाय कि कितनी खराब हालत है । वैसा करने पर शायद हमारी यह समस्यायें समझने में उन को आसानी होगी ।

मैं यह निवेदन करूंगी कि इंदौर, दोहद रेलवे लाइन का औद्योगिक दृष्टि से बहुत महत्व है । उस लाइन का जल्दी से जल्दी सब पूरा कराया जाय । बसे तो एक रिपोर्ट तैयार कर ली गई है लेकिन उस लाइन का जल्द बनना बहुत जरूरी है ताकि औद्योगिक दृष्टि से उस क्षेत्र की प्रगति हो सके ।

उपाध्यक्ष महोदय, जब मैं अपने क्षेत्र के औद्योगिक विकास के लिए बात करती हूं तब हमारे सामने यही प्रश्न आता है कि आप के यहां रेलवे लाइन नहीं है इसलिए आप के यहां कोई उद्योग नहीं मिल सकता है न सीमेंट का कारखाना डाल सकते हैं और न ही अन्य प्रकार

के उद्योग बड़ सकते हैं । लेकिन रेलवे लाइनों के न होने से हमारी जनता की वहां हालत सुधर नहीं सकती है । इसलिए मैं मिनिस्टर महोदय से निवेदन करूंगी कि पिछड़े हुए क्षेत्रों के लिए कोई विशेष सुविधा की जाय ताकि उन क्षेत्रों की भी धीरे धीरे प्रगति हो सके और वे भी देश के एक कोने से दूसरे कोने तक आसानी से और कम समय में आ जा सकें ।

आपके प्रशासन में कर्मचारियों में जो आज एक असन्तोष पाया जाता है उस का कारण आप को खोजना होगा । आखिर क्या वजह है कि उन छोटे छोटे कर्मचारियों में आज असन्तोष व्याप्त है ? क्या उन की कुछ मांगें हैं जोकि प्रशासन द्वारा स्वीकृत न किये जाने के कारण उनमें एक असन्तोष है या क्या कारण है जो यह आपके कर्मचारी असन्तुष्ट हैं ? वैसे मैं खुशी है कि हमारा रेलवे विभाग बहुत जिम्मेदारी से काम करता है लेकिन उन छोटे छोटे कर्मचारियों को जिनको आप बर्खास्त करने की कोशिश करते हैं उनको बर्खास्त करने के पहले आप यह सोच लें कि आखिर इन के भी पीछे बाल बच्चे आदि लगे हुए हैं, वैसे ही महंगाई के कारण उनकी आर्थिक परिस्थिति कठिन है और अगर कहीं उनको बर्खास्त कर दिया गया तो उन का और उन के परिवार वालों का क्या बनेगा ? इसलिए मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि वे इस और विशेष ध्यान दें और अगर उनका असन्तोष वाकई जायज है तो उसको दूर करने की कोशिश करें । इसलिए विभागीय अधिकारियों को किसी भी कर्मचारी को बर्खास्त करने के पहले काफ़ी सोच विचार कर लेना चाहिए और अधिकारियों का उनके प्रति इस तरह का रवैया होना चाहिए ताकि छोटे कर्मचारी यह समझें कि रेलवे में जिम्मेदारी से सेवा करना हमारा काम है और रेलवेज के द्वारा हम को जनता को ज्यादा से ज्यादा सुख सुविधा पहुंचाना है और वे एक लगन व उत्साह के साथ अपने कर्तव्यों का पालन करें । इस तरह की भावना उन में पैदा होनी चाहिए ।

जहां तक महिलाओं का सम्बन्ध है, हम ये शब्द हमेशा सुनते हैं कि "लेडीज़ फ्रंट" लेकिन रेलवे में हम यह देखते हैं कि महिलाओं को बहुत असुविधा होती है और चढ़ने में बहुत दिक्कत होती है। चूंकि उन के साथ बच्चे और सामान होता है, इसलिए वे कई बार गिर भी जाती हैं। मैं मिनिस्टर साहब से निवेदन करूंगी कि इस जनतंत्र में जब महिलाओं और पुरुषों को समान अधिकार हैं, तो अलग से महिलाओं के लिए कोई सुविधा मांगना मेरी राय में उचित नहीं है, लेकिन फिर भी हमारे देश की महिलाओं की हालत को देखते हुए मैं चाहूंगी कि उन के लिए जो डिब्बे गाड़ियों में लगाये जाते हैं, उन को कुछ ज्यादा सुविधा-जनक किया जाये और उन की संख्या भी बढ़ाई जाये। इस के अतिरिक्त लेडीज़ के लिए ट-टायर में अलग से व्यवस्था की जाये। मैं माननीय सदस्या, श्रीमती यशोदा रेड्डी की बात से सहमत हूँ। महिलाओं के लिए रेलवेज में ज्यादा से ज्यादा सहूलियतें मिलनी चाहिए।

जहां तक रेल में खाने की व्यवस्था का सम्बन्ध है, माननीय मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कहा है, "रेफ्रीजरेटर, गरम बक्से, गस या बिजली के चूल्हे आदि आधुनिक उपकरणों की व्यवस्था की जा रही है और भोजनालयों के बेअरों को अच्छी किस्म की वर्दियां दी जा रही हैं ताकि वे अपने काम में सुधार कर सकें।" मैं यह कहना चाहती हूँ कि हम को खाना अच्छा चाहिए, बेअरों की वर्दियों से हम को मतलब नहीं है। वर्दियों पर भी ध्यान दिया यह ठीक है।

मैं ने अपने क्षेत्र के बारे में जो बातें रखी हैं, मंत्री महोदय उन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे, वह जनता को ज्यादा से ज्यादा सहूलियत देगे और अगले वर्ष के बजट में दुर्घटनाओं की संख्या में कमी होगी और हर तरह की व्यवस्था अच्छी ही होगी, इस आशा के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करती हूँ।

**श्री श्रीर्य (अलीगढ़) :** उपाध्यक्ष महोदय, 1964-65 में, अर्थात् वर्तमान वर्ष में रेलों

की आमदनी 660 करोड़ रुपये बताई गई है, जिस में बजट के अनुसार 8 करोड़ रुपये अर्थात् 1.25 प्रतिशत की कमी है। गुड्रज ट्रैफिक में, जिस को मैं भाड़ा कहूंगा, 432 करोड़ रुपये का अंजन किया गया था, लेकिन उस में 25 करोड़ रुपये की कमी आ गई है। पैसेंजर ट्रैफिक में, जिस को मैं किराया कहूंगा, 184 करोड़ रुपये का अंजन किया गया था और उस में 16 करोड़ रुपये की बढ़ोतरी हो गई है। इस प्रकार किराया 200 करोड़ रुपये तक पहुंच गया है। गुड्रज ट्रैफिक 1964-65 में 17 मिलियन टन बढ़ जाना चाहिए था, लेकिन मंत्री महोदय के कथन के अनुसार उस में केवल 3 मिलियन टन की बढ़ोतरी होगी, अर्थात् माल ढोने के भाड़े में इस वर्ष 25 करोड़ रुपये की कमी रहेगी। मंत्री महोदय किराये की 16 करोड़ रुपये की ज्यादा आमदनी को 25 करोड़ रुपये के घाटे में जोड़ लेते हैं और इस तरह से घाटा केवल 9 करोड़ रुपये का दिखाते हैं। मैं समझता हूँ कि इस तरह की बात वास्तविकता से कोई सम्बन्ध नहीं रखती है।

1965-66 में, अर्थात् तृतीय पंच-वर्षीय योजना के अन्तिम वर्ष में, मंत्री महोदय के अनुसार गुड्रज ट्रैफिक 10 मिलियन टन और बढ़ जायेगा। यदि इस कथन को सही मान लिया जाये, तो तृतीय पंच-वर्षीय योजना के आखिरी साल में टोटल गुड्रज ट्रैफिक 205 मिलियन टन हो जायेगा, जो कि 245 मिलियन टन के रिवाइज्ड टारगेट से कहीं कम है। यदि मैं अंजन की बात कह दूँ, तो 260 मिलियन टन के टारगेट की बात तो स्वप्न बन कर ही रह गई है।

फ्रेट ट्रैफिक में गिरावट के कारण क्या हैं? योजनाओं की असफलता भाड़े की गिरावट का मुख्य कारण है और उस में विशेषकर इस्पात, सीमेंट, खाद और मिनरल ओयल की कमी तो और भी दुखदायी है। लो-रेटिड ट्रैफिक बढ़ रहा है और हाई-रेटिड ट्रैफिक घट रहा है। अगर आप 1956-57 से ले कर

## [श्री मौर]

1961-62 तक के आंकड़ों को देखें, तो पता चलेगा कि लो-रेटिड ट्रेफिक में बढ़ौतरी 63 से 73 फ्रीसदी तक हो गई और इसी अनुपात से हाईरेटिड ट्रेफिक में कमी हो गई। मैंने देखा कि है इस वर्ष के बजट में जो चीजें लो-रेटिड ट्रेफिक में हैं, उन में से कुछ के भाड़े को बढ़ाने की बात कही गई है, लेकिन ताज्जुब और अफसोस की बात है कि कोयले को अभी तक छुआ भी नहीं गया है। मैं समझता हूँ कि ज्यों ज्यों विषमता में कमी की जायेगी, त्यों त्यों भाड़े में वृद्धि होगी और रेलवेज को फायदा होगा।

ट्रकों और रेलों में—सड़क-यातायात के साधनों और रेलवेज में जो होड़ लगी हुई है, वह काम्पीटीशन भी भाड़े में कमी का कारण है। अभी कांग्रेस के एक माननीय सदस्य ने कहा कि व्यापारी जो माल रेलवेज को देता है, वह एक एक हफ्ते में पहुंचता है, जब कि वह दो घंटे में पहुंच जाना चाहिए। व्यापारी का लक्ष्य यह होता है कि उस का माल हिफाजत से—उस में कोई खराबी या कमी न हो—और कम पैसे में ले जाया जाये। मैं देखता हूँ कि इस सम्बन्ध में रेलवेज रोड ट्रांसपोर्ट के मुकाबले में कमजोर पड़ रही है। भाड़े में कमी का एक मुख्य कारण यह भी है।

इस के अतिरिक्त भाड़े की चीजों का अलग अलग से अंकन नहीं किया गया है। जिस विशेषता और सावधानी के साथ अंकन करना चाहिए था उस तरह से नहीं किया गया है।

कुछ व्यापारी तो ऐसे हैं जो ईमानदार सीधे और सच्चे हैं। जब वे अपना माल रेलवेज को देते हैं तो रेल के बड़े या छोटे कर्मचारी उस को खा लेते हैं कम कर देते हैं और कह देते हैं कि माल सड़ गया खराब हो गया फेंक दिया गया। इसके विपरीत कुछ ऐसे भी व्यापारी हैं जो स्टेशन मास्टर आदि से मिल कर खराब माल देते हैं और कामन कैरियर लायबिलिटी एक्ट के अनुसार रेलवे

से उस का पैसा वसूल करते हैं। मेरे पास इस तरह की कई लिखित शिकायतें मौजूद हैं। अदालतों से ऐसे लोगों को हरजाना (कम्पेन्सेशन) दिलाया गया जब कि जो माल रेलवे को दिया गया था वह उस वक्त खराब था।

1964-65 में पसेंजर ट्रेफिक में करीब 4 फ्रीसदी की बढ़ौतरी होने की आशा थी लेकिन सबबर्न ट्रेफिक में 8.6 फ्रीसदी और नान-सबबर्न ट्रेफिक में करीब 5.8 फ्रीसदी बढ़ौतरी हुई है। इस प्रकार 16 करोड़ रुपये की अधिक आमदनी होगी। अब आगामी वर्ष में किराये बढ़ाये जाने से 14 करोड़ रुपये की बढ़ौतरी की बात कही गई है। आजकल की महंगाई में इस तरह किराये बढ़ाये जाने से यात्रियों को कितना दुख और कष्ट होगा मेरा विश्वास है कि पाटिल साहब उस को नहीं समझ सकते। उन्होंने 10 फ्रीसदी बढ़ौतरी की बात कहते हुए विदेशों का हवाला दिया। लेकिन क्या उन्होंने इस बात को भी अपने सामने रखा कि हमारे देश और दूसरे देशों की पर-कैपिटा इनकम में क्या फर्क है है यहां पर एक सिपाही या प्राइमरी स्कूल के अध्यापक को कितनी तन्खाह मिलती है और विदेशों में कितनी मिलती है और यहां पर यात्रियों को क्या सुविधायें दी जाती हैं और बाहर क्या सुविधायें उपलब्ध की जाती हैं? मैं समझता हूँ कि इन बातों को सामने रखते हुए कम से कम तीसरे दर्जे के किराये में वृद्धि करना समझदारी नहीं है और इस लिए उसको करना चाहिये। आज तीसरे दर्जे में यात्रा करने वाले मुसाफ़ि़रों को दी जाने वाली सुविधायें न के बराबर हैं।

यह कहा गया कि पंखे लगा दिये गये हैं! लेकिन कितने पंखे लगे हैं वे नाकाफ़ी हैं। अभी तक रेलों में बहुत ज्यादा भीड़ होती है। एक दफ़ा मुझे पहले दर्जे में बर्थ नहीं मिला और इस तरह थर्ड क्लास में चढ़ने का मौक़ मिला। पहले तो थर्ड क्लास में चढ़ने की आदत थी लेकिन अब दो तीन साल से वह आदत नहीं रही थर्ड क्लास में सोने का तो सवाल ही नहीं



था लेकिन वहां पर बक्खू, गन्दगी, सड़ांध और भीड़ इतनी थी कि सिर-दर्द और बुखार हो गया। इन्सान और इन्सान में इतना फर्क करना बहुत बुरी बात है।

आडिट रिपोर्ट, 1965 के आठवें पन्ने पर कहा गया है कि जितना रुपया यात्रियों को सुविधायें पहुंचाने में खर्च होना चाहिये था उतना नहीं हुआ है। आठ पन्ने पर रिपोर्ट कहती है :

"Amenities for passengers and other railway users. When the development fund was instituted for the first time with effect from 1st April, 1960 on the recommendations of the Railway Convention Committee, 1949 incorporating the Railway Betterment Fund existing from 1st April, 1946 it was made obligatory that a minimum of Rs. 3 crores per annum should be earmarked by the Railways for expenditure on passenger amenities with effect from the financial year commencing from 1st April, 1950. The subsequent Railway Convention Committee constituted in 1964 and 1960 also reiterated the earlier recommendation of providing a minimum of Rs. 3 crores for passenger amenities, the scope of which was extended to include all amenities for passengers as well as other Railway users with effect from 1st April 1955. The actual expenditure incurred during the last thirteen years, however, fell short in the aggregate by Rs. 3.57 crores as indicated in the following statement:"

आगे तमाम व्यौरा दिया गया है। जितना रुपया रेलवे को यात्रियों की सुविधाओं पर खर्च करना था उतना नहीं किया यह आडिट रिपोर्ट भी कहती है। मैं पूछना चाहता हूँ कि यह रुपया क्यों रखा गया था क्यों इस तरह से चला गया और क्यों खर्च नहीं हुआ और यह कहाँ चला गया। क्यों नहीं रेलवे प्रशासन जिन मुसाफिरों से सब से अधिक आमदनी

होती है उन पर यह रुपया खर्च करता उनको सुविधायें प्रदान करने पर खर्च करता। फर्स्ट क्लास से कम आमदनी होती है। फर्स्ट क्लास वालों के लिए वेंटिंग रूम हैं उनके लिए सोने की भी सुविधा है लेकिन जहां तक थर्ड क्लास वालों का तासलुक है उन के लिए मुसाफिरखानों में बैठने तक की कोई खास सुविधा नहीं है जितने आदमियों के लिए सुविधा होनी चाहिये नहीं होती है। मैं चाहता हूँ कि उनकी तरफ अधिक से अधिक ध्यान दिया जाये।

अब मैं भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में थोड़ा कहना चाहता हूँ। उसके बाद मैं अपनी बात कहूंगा। भ्रष्टाचार का जब जिक्र किया जाता है उस समय अगर गृह मंत्री भी यहां हों तो बहुत अच्छा हो। भ्रष्टाचार केवल पुलिस में ही व्याप्त नहीं है भ्रष्टाचार का शिकार सी० पी० डब्ल्यू० डी० ही नहीं है पी० डब्ल्यू० डी० ही नहीं है रेलवे विभाग भी इस में कुछ पीछे नहीं है यहां भी भ्रष्टाचार बहुत है। अगर आप इस रिपोर्ट के 15 पन्ने को देखें तो आप को पता चलेगा कि उसमें यह कहा गया है कि एक ठेकेदार को ठेका दिया गया वह ठेकेदार नहीं आया या नहीं बुलाया गया। उसके बाद फिर दुबारा ठेका दिया गया। फिर कुछ गड़बड़ी हो गई। यह तमाम कहानी इस में लिखी हुई है। आगे कहा गया है कि एक ठेकेदार ने यह कहा कि मैं इस काम को इतने में कर दूंगा उस ठेकेदार को ठेका नहीं दिया गया। अन्त में जा कर किस को दिया गया यह मैं आप को इस रिपोर्ट के पन्ना नम्बर 15 से पढ़ कर सुनाता हूँ।

"Ultimately, the contract was awarded to another contractor on single-tender basis at Rs. 9,11,550, thereby incurring an extra expenditure of Rs. 1,00,595."

Who was that contractor? The supported of the party in power or who donates to the party in power?

कौन था यह आदमी जिस को एक ही टेंडर पर ठेका दे दिया गया ?

[श्री मौर्य]

अभी कुछ दिन हुए एक रेलवे का ठेकेदार मेरे साथ रेल भवन गया था। वह किस्सा मैं यहाँ नहीं कहना चाहता हूँ। रेलों के सम्बन्ध में लोग कहते हैं कि कोई टेंडरर यहाँ आना नहीं चाहेगा। मैंने पूछा क्यों नहीं आना चाहेगा, क्या बात है। तो मुझे बताया गया कि इस में जो भ्रष्टाचार है उसकी वजह से नहीं आना चाहेगा। इस भ्रष्टाचार का तजुर्बा विरोधी दल वालों को तो नहीं सत्तारूढ़ दल को जरूर होगा क्योंकि यह जो एक लाख रुपया बताया गया है यह एक लाख रुपया ज्यादा यहाँ पर क्यों खर्च किया गया, यह मैं जानना चाहूँगा। इसी तरह की बहुत सी बातें आडिट रिपोर्ट में दर्ज हैं। उनको मैं लाना नहीं चाहता हूँ क्योंकि समय का अभाव है। मैं केवल यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे के अन्दर भी भ्रष्टाचार की कमी नहीं है। रिजर्वेशन कराइये तो भ्रष्टाचार, तीसरे दर्जे के एयर कंडीशन की टिकट लो तब भ्रष्टाचार, नौकरी अगर लेनी हो तो पैसे देने के बाद वह मिलती है। टिकट कलैक्टर, असिस्टेंट स्टेशन मास्टर की नौकरी प्राप्त करने के लिए भी वहाँ पर उनको रिश्वत देनी पड़ती है।

रेलगाड़ियों की रफ्तार बढ़ रही है, यह बात सही है। लेकिन देर से पहुंचना, लेट चलना, इसकी रफ्तार भी बढ़ रही है। रेल गाड़ियों की रफ्तार के साथ साथ उनका ठीक समय पर न पहुंचना भी बढ़ रहा है। जहाँ से रेल गाड़ियां चलती हैं वहाँ से ही लेट चलती हैं।

अब मैं केटरिंग की बात कहना चाहता हूँ। इसके सम्बन्ध में जितना चुप रहा जाए उतना ही अच्छा है। जो खाना लाते हैं उनके कपड़ों से बदबू आती है, देखने से शर्म आती है, जो खाना दिया जाता है उसको खाने से तबियत घबराती है, खालो तो कै आती है। यह केटरिंग की हालत है।

यह कहा गया है कि दुर्घटनायें कम हो रही हैं। लेकिन मैं समझता हूँ कि बहुत अधिक

हो रही हैं। दुर्घटानाओं का विशेष कारण यह है कि ड्राइवर्ज से विशेषकर जितना समय काम लेना चाहिये उससे कहीं अधिक समय काम लिया जाता है। उससे दस घंटा काम लेना चाहिये। इण्डियन रेलवेज ग्रमेंडमेंट एक्ट 1956, उसके अनुसार और राज्याध्यक्ष कमेटी की रिपोर्ट जो आई है उसके अनुसार भी दस घंटे से अधिक समय तक उनसे काम नहीं लिया जाना चाहिये। बारह बारह घंटे उनसे काम लिया जाता है और यह साधारण सी बात है। जो दुर्घटनायें हुई हैं उनको लेकर जो इनक्वायरी कमेटीज बैठी हैं उनकी रिपोर्ट्स से पता चलता है कि ड्राइवर बीस बीस घंटे गाड़ी चलाते रहे हैं और उनके कारण से दुर्घटनायें हुई हैं। यह भी रुकना चाहिये।

अब मैं कैज्युअल लेबर के बारे में थोड़ा सा कहना चाहता हूँ। उनका कोई पुरसां हाल नहीं है, वे शोषित हैं, कठोरकर्मा हैं, उनके प्रति कोई हमदर्दी नहीं बरती जाती है। सबसे अधिक हालत उनकी खराब है, सबसे अधिक पसीना वही बहाते हैं और सबसे अधिक भूखों भी वही मरते हैं। रेलों में जितना उनका एक्सप्लायटेशन होता है उतना शायद टाटा अपने मिल वर्कज का नहीं करता है। यह बात किसी से भी छिपी हुई नहीं है।

अब मैं रिजर्वेशन के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। शैंडयूल्ड कास्ट्स के साथ जगजीवन राम जी के जमाने में कुछ थोड़ा सा इंसाफ हुआ था। क्यों हुआ था इसमें मैं जाना नहीं चाहता हूँ। इसको वही जानते होंगे। इसको मिनिस्टर साहब जानते होंगे। लेकिन आप देखें कि जब कोई नया मिनिस्टर आता है तो वह अपने साथ अपनी नीति भी लाता है और जो मिनिस्टर जाता है वह मिनिस्टर जाने के साथ साथ अपनी नीति को भी साथ में ले जाता है। हमारे संविधान में कहा गया है The Council of Ministers shall be collectively responsible to the House of the people.

यानी काउंसिल आफ मिनिस्टर्स की कोलैक्टिव रिसपांसिबिलिटी है। जो पालिसी है,

जो नान्ति है वह एक विशेष मिनिस्टर के साथ आनी और जानी नहीं चाहिये। विशेष मिनिस्टर थे तो एक विशेष नीति थी और आज एक विशेष मिनिस्टर हैं तो एक और ही विशेष नीति है। सैकड़ों शैड्यूलड कास्ट के कर्मचारियों को चार्ज शीट लगा कर निकाल दिया गया है। उनकी लिस्ट मेरे पास है और अगर आप चाहें तो मैं आपको दे सकता हूँ। जिस अनुपात से उनको सरकारी नौकरियों में लिया जाना चाहिये, उस अनुपात से आज तक नहीं लिया गया है, उनका कोटा भी पूरा नहीं हुआ था कि उनको निकालना भी शुरू कर दिया गया। जितने बड़े बड़े कर्मचारी हैं, जितने बड़े बड़े दफ्तर हैं उनमें एक प्रतिशत भी शैड्यूलड कास्ट के कर्मचारी नहीं हैं। दोनों मन्त्री महोदय बैठे हैं और उनसे मैं प्रार्थना करता हूँ कि इस और वह ध्यान दें।

जो बड़े बड़े ठेकेदार हैं, जो आपके कर्मचारियों के साथ मिल करके ठेके इस तरह से ले लेते हैं, जो गबन करते हैं, उनको सख्त से सख्त सजायें दी जायें। अगर ऐसा नहीं होता है तो बहुत बुरी बात होगी। जो मिनिस्टर आफ स्टेट बैठे हुए हैं वह जब मिनिस्टर नहीं थे तब उन्होंने एम० पी० की हैसियत से एक पत्र एक केस को लेकर रेलवे मन्त्री को लिखा था और उसी पत्र के आधार पर मेरी मुलाकात उनसे रेल भवन में हुई थी। मैंने उनसे कहा था कि आपने इस केस के समर्थन में पत्र लिखा था। उन्होंने जवाब दिया कि उस वक्त मैं सिर्फ एम० पी० था। मैंने उनसे उस वक्त भी कहा था और अब भी कहता हूँ कि कोई इस सदन का एम० पी० किसी भी मिनिस्टर से किसी भी माने में गैर-जिम्मेदार नहीं है। लेकिन आप देखें कि जब एक सदस्य एम० पी० होता है उस समय कुछ सोचता है लेकिन जब मिनिस्टर हो जाता है उस समय कुछ और ही सोचता है। यह बहुत दुखदायी है।

अन्त में मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि जो बजट पेश किया गया है मैं इसको शोषण करने वाला, गरीबों का खून चसने वाला और यह क्लास पैसैंजर्स को कोई

सुविधायें न देने वाला बजट कहता हूँ। यह खास तौर से अगर क्लास वालों को, प्रिवेलेज्ड क्लास वालों को अधिक से अधिक आराम पहुंचाने वाला बजट है। मैं इसका विरोध करता हूँ।

**Shri Basappa:** Mr. Deputy Speaker there are great expectations that the Hasan Mangalore line will be taken up quickly and constructed and my predecessor, Mr. Veeranna Gowd had also appealed to the Minister to expedite construction of the same.

**श्री हुकम चन्द कछवाय :** उपाध्यक्ष महोदय, कोरम नहीं है।

**Mr. Deputy-Speaker:** The Bell is being rung.

15.30 hrs.

[SHRI SONAVANE in the Chair]

**Mr. Chairman:** Now, there is quorum.

Shri Basappa may continue.

**Shri Basappa:** Mr. Chairman, Sir, I was referring to the expeditious construction of the Hasan-Mangalore line to which my hon. friend Shri H. K. V. Gowdh was also referring. I think a wrong impression has been left in the minds of hon. Members, I may clarify it by saying that what Shri H. V. Gowdh meant was that the hon. Minister will not allow himself to be dictated to by others. He only meant that the Railway Minister was a strong man and that he will not be overcome by any other official bodies. So, I wanted to remove any misconception that may have been caused in this respect. I would straightway say that some encouragement has been given to us by the intervention of Dr. Ram Subhag Singh the other day when Shri Shankaraiya was speaking.

The hon. Member gave us to understand that the broad gauge system was being thought of when the Hasan-Mangalore railway is to be laid. The hon. Minister said that the broad

[Shri Basappa]

gauge is kept in view and this will be adhere to. He has given us this great assurance. The predecessor of the present Railway Minister, the late Shri Dasappa, had told us that some amount would be spent on the construction of the line between Hasan and Saklespur even during the year 1965-66 and therefore some amount should be set apart not merely for the construction of the line from Mangalore to Mangalore port area but also for the line between Hasan and Mangalore; this may also be a broad gauge line. I say this because in order to move 2 million tons of iron ore, the Hasan-Mangalore line must be a broad gauge line. A metre-gauge line will not help us to take so much of iron ore to the port. After all, what is the train capacity of Metre gauge. If there is a metre gauge, just 10 to 12 trains moving in each direction including passenger trains will not be able to take more than 2000 tons of iron ore per day. So, the Hasan-Mangalore line must be a broad gauge one. Otherwise, it will not be an economic proposition either. Again, in order that the port of Mangalore may be an all-weather major port and an important port, at least you must have 10,000 tons of iron ore to be carried every day in this Hassan-Mangalore line. In order to achieve that, I feel that a broad gauge is quite essential. The policy of the Government has been that in order to connect the port, they must have a broad gauge. So, that policy could also be satisfied. When we have to send large quantities of iron ore to Europe and other parts of the world, when more steamers come from that area, and when they have to halt at Mangalore port, you cannot say that there is no iron ore. From all these points of view, and for all these reasons, you must have a broad gauge from Hassan to Mangalore, and even now, you must think of it more seriously.

There are broad gauge lines for carrying ore from the Bellary area, from Hospet to Guntakal and to Madras.

Again, you will have a broad-gauge line from Hospet to Goa. After all, the broad-gauge capacity and the port capacity at both Madras and Goa are limited, and the iron ore deposits are large in our area. Therefore, in order to excavate more iron ore and earn more foreign exchange, you must, at some stage or other, in your perspective planning, have a broad gauge from Hospet area to Mangalore so that the more ore may be carried. Therefore, from all these aspects, you must have to do it in your perspective planning, and you must see that the broad-gauge line is laid not only between Hasan and Mangalore but also laid to connect Karwar for the development of Karwar port. The cost of carrying ore in that case will be less. You must think of all this and see that at some stage or other it will have to be constructed. You will have to think of it very seriously, considering all these aspects, and develop both Karwar and Mangalore ports with broad gauge lines.

Then I come to another aspect. Mention has been made of the Nanjangud-Chamarajanagar line and the laying of Satyamangalam-Chamarajanagar line. There is a small metre-gauge line. This Nanjangud-Chamarajanagar metre line was under the Mysore Government and was subsequently handed over to the Indian Railways so that they may develop this area, from Nanjangud to Chamarajanagar. This line has only 40 lbs rail but I am told that unless you have 60-70 lbs rail, the trains cannot run quickly. We were given to understand that this track would be strengthened, but it has not been done. This line is the slowest of all trains. If you travel there, you will find that the Nanjangud-Chamarajanagar train is among the slowest of trains. Sometimes it is called the Nanjangud Tooth-powder Express to indicate its slowness in a funny manner. It is the slowest train. Attention must be paid to this in order to see that the trains

run fast on this line and the area is developed.

We were thinking that the Bangalore-Mysore line would be electrified and that the construction of the bridge over the Kaveri river would be designed for Broad gauge. The Government of Mysore has also represented on the matter, but that is not taken up as Broad gauge but only as a metre gauge. We have been asking for a broad gauge from Guntakal to Bangalore and from Bangalore to Mysore, but that is also not being done. This is an area where electrification or dieselisation must take place in a greater degree, because coal is not available. This is a place where electrification could be done at much cheaper rates or dieselisation could take place. In this Deccan region, a new system of metre gauge locomotive engines could be evolved to carry the heavy load. I have been asking for it for many years. I do not know what is being done. More amenities have to be provided to the Mysore Division and the Hubli Division. The amenities that have been given to them are the lowest. After all, when amenities are provided, they take a number of years, and in this respect, you will find that the most neglected areas are the Hubli and Mysore Divisions. I would, therefore, appeal to the Railway Minister to find out what has been done and to see that more amenities are provided to these two divisions, particularly when it has been proposed to have a new zone in that area—the South-Central Zone as they call it. Greater attention will have to be paid to this aspect. Otherwise, greater harm will be done by the creation of the new zone. At least we requested you to see that those two divisions are kept intact—the Mysore Division and the Hubli Division, especially when the people are aspiring to have the Railway headquarters at Hubli. But perhaps for operational and other reasons—I do not know it has not been done; and it has been done at Secunderabad. But apart from the fact that we had requested the authorities to see that these two

divisions are kept intact, even 30 Maharashtra MPs have given a petition that Sholapur Division may be taken away and some other division may be added. Here is a case where the Mysore MPs have said that the two divisions may be kept intact. I request the Minister to see that these things are done; I request him to work out these things and see what best can be done to satisfy both the M.Ps. of Mysore and Maharashtra.

About accidents, I wish to point out that some accidents on the railways are due to the lack of overbridges and underbridges at the unmanned level crossings. In this connection, I may mention—I have also brought it to the notice of the railway authorities—that there is a great necessity for an overbridge or underbridge at Tiptur railway station between Bangalore and Peona. I have been asking for it since the last 13 years. There is a great justification for this. The town has extended on both sides. The vehicles are held up for a long time. The regulated market there has extended to the other side also. For all these years, the need has been felt, and the State Government has also come to realise the necessity for the bridge. In the circumstances, I request the Railway Minister to see that this railway bridge is put up there early so that the aspiration of the people for the last 13 years may be fulfilled. The people there have given me a warning. I need not mention what that warning is. They say "You have not been able to convince the authorities about the need for this bridge for the last 13 years." I am pressing for this demand not because I happen to come from that area, but I feel there is a great justification for it. Therefore, I request the Railway Minister to put up the railway bridge there.

About the strengthening of the tracks, I wish to remind the Minister that on the Hubli-Bangalore line, a number of derailments take place from time to time. I have brought this matter to the notice of the Minister a number of times. The track

[Shri Basappa]

there is so bad. So, unless you strengthen the track, there will be derailments. Fortunately, it is only the goods trains that have derailed on that line and not passenger trains. Anyhow, the line has to be strengthened and that has to be done early.

In general, I should say that there is more to be done on the railways. We should not be complacent about the various things that have been done and are being done. Continuous attention will have to be devoted to these matters. We have been told that the economy of this country has suffered very much. Of course, the railways have Rs. 3,000 crores of assets with Rs. 600 to 700 crores annual income and having 12 lakhs of people employed have a great impact on the economy as a whole. This economy of the country can be still more strengthened if only all the things are attended to with a little more care. The freight rates have been increased to some extent. The Railway costs have also gone up. All these things should be done in such a way that the country's economy goes on well and improves further. There are some disturbing features. The earnings from Railway freights are Rs. 25 crores less this year. This should be looked into. It has been said by many that the increase in freight leads to increase in the prices of articles and there would be inflation. This also should be attended to.

If we compare how many miles of railways were built before independence and how many miles have been built after that, you will find our achievement is less I know there are difficulties, but more attention needs to be paid to this.

About accidents, the usual answer should not come from the Minister, namely, accidents are more in other countries. Human failure accounts for two-thirds of the number of accidents and that can be eliminated. There is

also the problem of over-crowding, late running of trains, black market in Railway tickets and reservations etc. All these should be carefully gone into. The audit reports and the recommendations made by the PAC should be carefully considered to avoid financial irregularities so that the hands of the new Railway Minister, the railways will improve considerably.

**श्रीमती शकुन्तला बेबी (बंका) :** सभा-पति महोदय, आपने जो मुझे बोलने का अवसर दिया उसके लिए धन्यवाद देती हूँ।

आज सदन में जो रेलवे बजट रखा गया है उसमें समर्थन करती हूँ। लेकिन इसमें जो कमी है उसके बारे में मैं संक्षेप में अपनी मांगों आपके सामने रखना चाहती हूँ।

आपने जो यात्री किराया बढ़ाया है, उसका मैं विरोध करती हूँ। आप जानते हैं कि देश में महंगाई बढ़ी हुई है और आम जनता महंगाई के कारण परेशान है। ऐसी स्थिति में रेल का किराया बढ़ा देना उचित नहीं है।

माल भाड़ा बढ़ाना भी इस समय उचित नहीं है क्योंकि इसका असर खाने पीने की चीजों पर अवश्य पड़ेगा। आपको मालूम होना चाहिए कि इससे कोयले, सिमेंट तथा अन्य फल सब्जी आदि खाने पीने की चीजों पर भी इसका असर पड़ेगा। मेरा सुझाव है कि इस महंगाई के समय में यात्री किराया तथा माल भाड़ा न बढ़ा कर अगर रेलवे के फालतू खर्च को कम कर दिया जाय तो उचित होगा। इसके अतिरिक्त जो रेलवे में चोरी होती है, जिसकी ओर अनेक सदस्यों ने ध्यान दिलाया है, और जिसके कारण रेलवे को प्रति वर्ष करोड़ों रुपया कम्पेनसेशन में देना पड़ता है, अगर इसको रोका जाए तो रेलवे को काफी बचत हो सकती है तथा किराया बढ़ाने की कोई जरूरत न पड़े। इस तरफ ध्यान देना आवश्यक है।

महिला यात्रियों की ओर कुछ भी ध्यान नहीं दिया जाता। आजकल काफी संख्या में महिलाएं यात्रा करती हैं, लेकिन उन के लिए कुछ भी सुविधा नहीं दी जाती। उदाहरण के लिए तीसरे दरजे के स्ल पर कोच में उनके लिए अलग इन्तिजाम नहीं है। उनके लिए अलग से इन्तिजाम होना चाहिए।

पहले दरजे में लेडीज कम्पार्टमेंट बनाना बहुत जरूरी है। आपको मालम है कि तूफान और आसाम मेल में और अन्य बहुत सी गाड़ियों में लेडीज फर्स्ट क्लास का कम्पार्टमेंट नहीं होता है। इससे जो लेडीज पहले दरजे में यात्रा करती हैं उनको बड़ी असुविधा होती है। और उनको जब अपर बर्थ मिल जाती है तो उनको कितनी कठिनाई होती है इसका आप अनुमान लगा सकते हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि कम से कम एक कूपे लेडीज के लिए रिजर्व रहना चाहिए जिसमें वे यात्रा सहूलियत से कर सकें।

दूसरी मेरी मांग यह है कि फर्स्ट क्लास में एक जनरल कम्पार्टमेंट होना चाहिए जिसका कोई रिजर्वेशन नहीं रहे। जिस आदमी को कम समय में जरूरी काम से यात्रा करना होता है उसको कम समय के कारण रिजर्वेशन नहीं मिल पाता है और उनको यात्रा करने में बहुत दिक्कत होती है। मैंने देखा है कि कभी कभी फर्स्ट क्लास में जगह न रहने पर फर्स्ट क्लास का टिकट या पास रहने पर भी वे पैसेज में बिस्तरा बिछा कर बैठ जाते हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि फर्स्ट क्लास का एक जनरल कम्पार्टमेंट होना चाहिए जिसमें बैठ कर यात्रा करने का प्रबन्ध हो और कंडक्टर को और अटेंडेंट को इस बारे में हदायत होनी चाहिए कि इन में जो यात्री पैठने के लिए आवें उनको सुविधा मिले।

मैं आपका ध्यान रेलवे कांटीन की ओर दिलाना चाहती हूँ। आजकल रेलवे कांटीन की सरविस अच्छी नहीं रहती है। बैरा लोग यात्रियों का अर्डर ठीक तरह नहीं लेते तथा किसी की बात तक नहीं सुनते। सुबह में आप

चाय मांगिए तो नहीं मिलती। मैं फर्स्ट क्लास के पैसिजर्स की बात नहीं कहती। उसमें तो अटेंडेंट होते हैं जो पहले स्टेशन से तार भेज कर अर्डर दे देते हैं, लेकिन दूसरे और तीसरे दरजे के यात्रियों को काफी दिक्कत होती है। मेरा सुझाव है कि बैरा लोगों को हदायत रहे कि जो लोग अर्डर दें उनको सामान दिया जाए।

रनिंग ट्रेन में जो बैरा जाते हैं वे अधिकतर यात्रियों को बिल नहीं दिया करते और पूछने पर कहते हैं कि जल्दी में बिल नहीं ला सके। पैसा भी ज्यादा ले लेते हैं और पूछने पर कहते हैं कि चार्ज बढ़ गया है। मेरा सुझाव है कि बैरा लोगों के पास मीनू होनी चाहिए और एक प्राइस लिस्ट रहनी चाहिए ताकि जब पैसिजर मांगें तो वे उसे दिखा सकें और बतला सकें कि सही पैसे ले रं हैं।

स्टेशनों पर खाने की चीजें बहुत गन्दे तरीके से लायी जाती हैं, कि उनको खाने का मन नहीं करता। इस ओर ध्यान देना चाहिए। इस बात की ओर विशेष ध्यान देना चाहिए कि यात्रियों को मन्दच्छ और स्वादिष्ट भोजन मिल सके।

अब मैं आपका ध्यान अपने जिले की ओर दिलाना चाहती हूँ। रेल विभाग के राज्य मंत्री जी जब 8 फरवरी 1965 को भागलपुर गए थे तो वहाँ की जनता एवं पूर्वीय बिहार व्यापारी संघ की ओर से अपनी असुविधाएं पेश की गयी थीं। तथा भागलपुर-मंदार लाइन को मधुपुर तक मिला दिया जाने का आग्रह किया गया था। अगर उसको देवघर तक मिला दिया जाय तो इससे जनता को भी लाभ होगा और रेलवे को भी काफी आमदनी हो जाएगी क्योंकि जो यात्री देवघर जाते हैं वे इसी ट्रेन से जाने लगे। आप जानते हैं कि देवघर (बैद्यनाथ धाम) हिन्दुओं का बहुत बड़ा तीर्थ स्थान है। लाखों लोग प्रत्येक महीना गंगा में स्नान कर वहाँ गंगा का जल चढ़ाने भारत के कोने कोने से आते हैं अधिकतर लोग मुलतानगंज घाट पर गंगा



[श्रमत् शकुन्तला खं व]

में स्नान करते हैं और वहां से देवघर जाते हैं। अभी उनको बस या रेल से क्यूल होकर घूम कर जाना पड़ता है जिससे समय तथा कराया दोनों ज्यादा लगता है। अगर यह लाइन बन जाती है तो पैसिजर्स को तथा रेलवे दोनों को लाभ होगा।

भागलपुर स्टेशन की सफाई की ओर ध्यान देना अति आवश्यक है यहां नया स्टेशन बना है लेकिन कोई सफाई की ओर ध्यान नहीं दिया जाता जिससे हालत एक दम खराब होती जा रही है।

भागलपुर से जो 13 अप्रैल और 14 डाउन चलती हैं वे एक पैसिजर गाड़ी के समान हैं तथा दिल्ली तक पहुंचने में काफी समय लगता है। इधर के जितने यात्री दिल्ली बम्बई या और जगह जाते हैं उनके लिए कोई मेल ट्रेन नहीं है जिससे क्यूल में दूसरी गाड़ी पकड़ सकें जिससे लोगों को काफी समय तक क्यूल में बैठना पड़ता है। मेरे सुझाव है कि बरीनी पैसिजर जो भागलपुर होकर जाता है उसमें एक थंड क्लास का डब्बा बनारस के लिए भागलपुर में जोड़ा जाता है जो क्यूल में बनारस एक्सप्रेस में जोड़ दिया जाता है। अगर वह डब्बा भागलपुर से बनारस न रख कर भागलपुर से दिल्ली कर दिया जाय जो मुगल-सराय में कालका मेल में जोड़ दिया जाय तो अच्छा हो। यह इस इलाके के लिए तथा पटना के यात्रियों के लिए बहुत उपयोगी होगा और वे दिल्ली जल्द पहुंच सकेंगे। उसमें एक फर्स्ट क्लास का डब्बा भी रहना चाहिए।

वर्तमान समय में 323 अप्रैल तथा 324 डाउन साहेबगंज तथा जमालपुर के बीच में शटल के रूप में चला करती है। इस गाड़ी को फरक्का से क्यूल तक बढ़ा दिया जाय तथा उसके समय को इस प्रकार रखा जाए कि फरक्का से 323 अप्रैल दिन में दस बजे खुले और किऊल संध्या पांच बजे तक पहुंच जाए तथा 324 डाउन किऊल से दिन के एक बजे

खुले तथा संध्या समय भागलपुर पहुंचे। इससे अप्रैल तथा उतर बंगाल से साहेबगंज भागलपुर जमालपुर तथा मुर्गेर आने वाले यात्रियों को आराम होगा। तथा 323 अप्रैल गाड़ी का किऊल में 7 अप्रैल तथा हावड़ा बम्बई वीकली एक्सप्रेस 67 अप्रैल से भी मेल हो सकेगा।

अब मैं आपका ध्यान बख्तियारपुर राजगीर रेलवे की ओर दिलाना चाहता हूँ। आप जानते हैं कि नालंदा राधानगर, पावापुरी तथा बौद्ध गया धार्मिक एवं ऐतिहासिक स्थान हैं। यहां दूर दूर के लोग तथा विदेशी लोग भी आते हैं लेकिन ट्रेन की कोई समचित व्यवस्था नहीं है जिससे यात्रियों को परेशानी उठानी पड़ती है। जो यात्री-राजगीर नालंदा पावापुरी ट्रेन से जाते हैं उनको बौद्ध गया जाने के लिए फिर पटना आकर जाना पड़ता है जिसमें काफी समय लगता है और घूम कर जाना पड़ता है। इसलिए यात्री लोग बस से ही जाते हैं। लेकिन बस का भी इन्तजाम ठीक नहीं है। इसलिए अगर बख्तियारपुर-राजगीर रेल लाइन को गया से मिला दिया जाए यात्रियों को काफी सहूलियत हो जाएगी।

दूसरी एक बात मैं यह कहना चाहती हूँ कि बख्तियारपुर में सभी मेल ट्रेनों का रुकना अनिवार्य किया जाय। चूंकि राजगीर नालंदा के यात्रियों को तथा उस इलाके के लोगों को जो मेल ट्रेन से दूर दूर जगह से आते हैं वहां जाने के लिए मोरामा या पटना उतरना पड़ता है और फिर बहुत समय बाद दूसरी ट्रेन से वहां जाना पड़ता है इसलिए मेरा निवेदन है कि राजगीर नालंदा तथा पावापुरी के प्रमुखता के कारण वहां सभी मेल ट्रेनों का रुकना अति आवश्यक है। बख्तियारपुर से राजगीर शाम को साढ़े 6 बजे अंतिम ट्रेन खुलती है उसका समय साढ़े आठ बजे या 9 बजे कर दिया जाय तो अच्छा होगा क्योंकि जो यात्री 7 अप्रैल तथा दिल्ली हावड़ा एक्सप्रेस 12 डाउन से उतरते हैं उन्हें ट्रेन या बस का मेल नहीं मिलना है जिससे उनको काफी असुविधा का सामना करना पड़ता है। लोगों को मजबूरन टैक्सी करके

जाना पड़ता है और अक्सर रास्ते में मुनसान वाकर टैक्सी को रोक कर लुटेरे लोग सामान आदि लूट कर ले जाते हैं तथा कभी कभी यात्रियों को जान तक से भी मार देते हैं । अभी हाल ही में इस तरह की एक घटना घटी है कि लुटेरों ने वहां मुनसान रास्ते में टैक्सी को रोक कर सामान आदि लूट लिया और सवार यात्रियों को मार भी दिया । इसलिए इसका समय बदलना बहुत जरूरी है ।

मैं केवल एक बात और कह कर अपना भाषण समाप्त कर दूंगी । बिहार में रेलवे सर्विस कमिशन का एक अलग डिविजन होना चाहिए । इस के लिए मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि बिहार में एक रेलवे सर्विस कमिशन का डिविजन खोले जिससे कि वहां के लोगों को नौकरियां मिलने में सुविधा हो ।

**Shri Shinkre (Marmagoa):** Mr. Chairman, Sir, as the time at my disposal out of the time allotted to the group that I belong to is very limited, I will only deal with one or two points directly bearing on the constituency that I represent, that is Marmagoa.

Before that, I would invite the attention of the hon. Minister to what one of the most outstanding men in the country, incidentally, belonging to their own party—the ruling party—has said about the increase in the fares proposed by the hon. Railway Minister, because however much I tried I could not do any better than what that outstanding gentleman has said in a very vivid manner. He said:

“The Railway Budget has added new pinpricks to the harassed middle classes. It may be claimed that the increase in the passenger fares is not heavy, but I suppose the Railway Minister has heard about the last straw on the camel's back. The increase of prices of all essential commodities has brought these classes to the verge of hysteria. It was altogether needless and unwise to provoke

them further. As for the changes in freight rates, the increases will be reflected in the prices, while the reduction of freight of the high-rated commodities will only add to the profit of the middle-man.”

These are the words of Shri K. Santhanam in the *Hindustan Times* dated 24th February, 1965, under an article called “Economic Survey offers no cures.” Thank God, the ruling party is still left with some outstanding men with real merits. Unfortunately, they are not in power today, but I hope the Railway Minister will give his considered thought to this criticism levelled by no less a person than Shri Santhanam, because as I can see it, there was no need of increasing any fares when even the General Budget has present a revenue surplus of over Rs. 230 crores and when these increased fares, especially in the passenger division, will bring hardly any revenue as such. Even if it brought any, there is no justification at all for it when the Government has already accepted the Das Commission's Report on the dearness allowance to the public servants up to at least the margin of Rs. 600 and most of the third-class travel is undertaken by these people only. So I hope the Railway Minister even now will consider this aspect and not add to the already heavy burden of the third-class travellers, and at least do not earn the distinction of having put the last straw on the camel's back.

The next point that I want to raise is regarding the employees of the railways in the Goa section. Sometime in 1955 the Government of India decided to impose economic sanctions for the so-called economic blockade on Goa. I wonder whether those who advised the late Prime Minister of such a measure did ever care to have a proper look at the map of this country wherein Goa has been shown, as it is, on the west coast with a first-class natural harbour open to the high seas. Therefore, as expected, the economic blockade failed miserably. But what

[Shri Shinkre]

happened is this. At that time the Southern Railway which were controlling the Goa Railways which were then under one independent concern known as the WIP Railway or the West India Portuguese Railway, served notices on the staff concerned from which I will read only the pertinent portion. It says:

"I have to inform you that if you do not comply with the orders of transfer which will be issued to you, you will be treated as having resigned from service without good and sufficient cause and the special contribution to Provident Fund or Gratuity is liable to be forfeited if you do not carry out your order of transfer before 1st January, 1956 and if at a future date you desire to come to India you will not be permitted to enter India and you will get no appointment in India."

As a result of this notice some 900 and odd employees of the railways, mostly those who were wanting to share the nationalistic feelings and were eager to see the liberation of Goa expedited, shifted and took service elsewhere in the Southern Railway. They were assured at that time that it was a matter of hardly six months, they were told by the authorities concerned that they need not worry about their accommodation and other things because within six months Goa would be liberated and they would be back in their old posts. Today, what has happened after nine years is simply ridiculous. Those very people who for seven years, from 1st January 1956 up to end of 1961, served in the Southern Railway have managed—some of them at least—to come back to Goa. But they are made to work under those people who had been at that time their juniors. They do not enjoy the amenities that are being given to the employees of the railways under Goa section because the Portuguese Administration, naturally, after

the economic blockade, started giving them better treatment because they wanted to keep them in Goa. They are not even allowed free quarters whereas the Goa staff are not only allowed free quarters but are also given many other amenities like Goa allowance and other things. Those people have repeatedly represented to the General Manager and even the Railway Board. Even the hon. Minister might have received copies thereof. But nothing has been done. I would request the hon. Minister to look into it. I will lay this paper on the Table of the House.

**The Minister of Railways (Shri S. K. Patil):** Give it to me and not on the Table.

**Shri Subodh Hansda (Jhargram):** Mr. Chairman, Sir, while lending support to the Railway Budget, I would like to highlight some of the points and I would request the hon. Minister to give his consideration to them.

Sir, this is the first time in the history of the Railways, perhaps, that the catering service has made a profit. I do not think the profit that has been shown is of a very high order. If you look at the working of the private contractors you will see that they are making huge profits. There are certain reasons why the private contractors are able to make huge profits. One reason is that the quality of food served by the railways is the worst that is possible. If you look at the food served by the railways, you will find that the chappatis are half-baked or over-burnt; so also in the case of vegetables. That is the reason why the travellers are reluctant to take food from the railways. If the railways want to serve the people the quality of catering must be improved.

16 hrs.

Having said so about catering, now I would like to say a few words about the budget proposals. The Railway Minister has stated in his budget speech that he wants to enhance the

passenger and freight rates and thereby earn a revenue of Rs. 13.5 crores. I am against this. If we look at the figure of passenger earnings we will find that the revenue from passenger fares has been going up steadily. The increase in 1962-63 was 9 per cent, in 1963-64 9.8 per cent and in 1964-65 about 9.3 per cent. Perhaps this increase in revenue is due to the increase in number of passengers because from the figures of passengers travelled I find that the rate of increase is about 9 per cent. If we take the overall picture, the rate of increase in passenger revenue has been steady. In 1963-64 the passenger earnings amounted to Rs. 196 crores. For 1964-65 the revised budget estimates of passenger fares are Rs. 200 crores. At that rate, the passenger revenue will go up to Rs. 219 crores. The Railway Minister wants to raise a revenue of Rs. 221 crores and if the above rate is maintained he will get Rs. 219 crores. In other words, the gap is only about Rs. 3 crores. This Rs. 3 crores can very easily be raised in some other way. For example, in 1963-64 the number of passengers who have travelled without tickets is about 9 million and the amount realised from them is Rs. 2.25 crores. Even today ticketless travel is rampant all over the country. If a strict check is kept on that and money realised from all ticketless travellers, I am sure that more than Rs. 2 crores can be realised. Then, there are plots of lands near railway stations which are used by people without paying anything to the railways. Railways can levy some rent from such people and make some money out of it. Therefore, I do not think there is any justification for raising the fares by 5 or 6 paise as they could raise the Rs. 221 crores without doing so.

Coming to overcrowding, it is said that it is gradually diminishing. From the figures it appears to me that the percentage of over-crowding in 1963-64 was 13.8 per cent and that figure has remained static. But if you take the overall picture of the increase in number of trains it is negligible. Fur-

ther, I have seen people travelling on the roofs which I had never seen before in the past. I am sure they are not doing it, just for pleasure; they are doing it because there is not sufficient space inside the compartment. The rush and overcrowding are more, particularly in the South Eastern Railways. We cannot get even standing accommodation in some of the trains, like the Howrah-Delhi-Kalka mail except during night.

**Mr. Chairman:** As his time is limited, let him refer to the main points first.

**Shri Subodh Hansda:** Thank you, Sir, for reminding me.

The number of trains in the South Eastern Railways must be increased. I am happy to know that the number of trains is going to be increased in the next time-table. At least three more trains are necessary in South Eastern Railways, namely, an express train from Gomo to Howrah via Kharagpur, one *janata* train from Howrah to Nagpur and another express train from Howrah to Waltair. Then, with regard to the bi-weekly de-luxe train, which has become very popular, I would suggest that it should be made tri-weekly in order to relieve congestion.

I am told that the construction of the Haldia line has been slowed down for some time because it was the impression of the railways that the construction of the Haldia port is going to be delayed. It appeared in the newspapers a few days back that the World Bank has given the green signal for the construction of the Haldia port as early as possible. So, I would submit that this line should be constructed soon so that the construction of the Haldia port, the refineries and the chemical complexes are not unduly delayed.

Then I come to the staff matters in which, Sir, you are also interested.

[Shri Subodh Hansda]

The railways is the biggest organisation in the country, absorbing about 13 lakhs of people in various categories. As the House is well aware, Government is very sympathetic towards people belonging to Scheduled Castes and Scheduled Tribes and that is why reservation has been provided for these people. Though the reservation is 12-12 per cent for Scheduled Castes and 5 per cent for Scheduled Tribes, from the figures which I have got, though they are not the latest, I find that the actual recruitment is nowhere near that percentage. In 1963-64 in the railways 12,75,686 people were working. Out of that, the total number of Scheduled Castes and Scheduled Tribes were, in Classes I and II 125 and 11 respectively; in Class III the numbers were 40,562 and 4,060 respectively; in Class IV the numbers were 1,58,134 and 26,397 respectively.

16.07 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

When worked out, the percentage of Scheduled Castes and Scheduled Tribes comes to 2.16 and .19 respectively in Class I and II, 7.8 and .76 respectively in Class III and 21 and 3.5 respectively in Class IV. So, it appears that the intake of Scheduled Caste and Scheduled Tribe members is very very limited. Even though quota has been fixed and there is reservation, there is something wrong with the administration, so far as recruitment of people belonging to Scheduled Castes and Scheduled Tribes is concerned. That is why the reserved quota has not been filled up by those people. Even though the General Managers have been given certain powers to recruit people belonging to these classes, I do not think they have utilized those powers properly to ensure that quota. In the case of Class III, though the quota reserved for Scheduled Castes and Scheduled Tribes were 1,710 and 1,171, the actual recruitment numbers were 1,375 and 215. Similarly, for Class IV, the

quotas were 4,362 and 6,037 respectively and the actual recruitment 6,383 and 1,704. So, it is only in the case of Class IV that the recruitment of members belonging to the Scheduled Castes and Tribes is the highest. Most of the employees of the Class IV services do sweeping or scavenging for which other people are not prepared to come. That is why these people are taken for that work and that is why their percentage in that category is the highest. Of course, the general excuse is that the shortfall is due to non-availability of suitable candidates.

It may be true that in the case of officers or in the technical services there is shortage of personnel; but even then I would like to know whether any training is being given. We all hear from the Minister that there is enough arrangement for the training of Scheduled Castes and Scheduled Tribes people particularly in the training posts; but I have not seen anywhere in the Railways that anybody has been given training in the technical posts as apprentice or anything in any of the workshops.

As regards Class III and Class IV, I do not think that there is any shortage of persons, I think, this shortage is simply a manmade one. Some time back there was one Scheduled Caste man who was member of the Union Public Service Commission or the Railway Service Commission in the Eastern Zone. At that time the recruitment was the highest; but since then it has again fallen down. That is one of the reasons and that is why I say that there is something wrong at the recruiting stage and this shortage has been made. On an earlier occasion I have said that at the recruiting stage there must be someone who will represent the interests of the Scheduled Castes and Scheduled Tribes people.

In cases of selection and promotion similar treatment is meted out to these people. I do not think they meet with

any fair treatment or they get justice from the authorities. The Railways or the Government should appoint a committee to go into this question of why this shortage is there and what it is due to, whether the shortage is actually due to the non-availability of persons or whether it is due to the antagonistic attitude of the recruiting authorities. Then and then alone we can understand where the fault lies.

The last point which is the most interesting is education. Now the Railways are running 731 institutions and there are about 1,07,000 and odd students in these institutions. The Railways say that education is a State subject and, therefore, the Railways have nothing to do with it. But when the Railways are running these schools, I would say that certainly the Railways have got some responsibility for giving certain facilities for the education of children of railway employees. From figures that I have worked out I find that only 8.4 per cent of the children of railway employees are getting facilities from the Railways. There are big railway colonies. One of my hon. friend from the other side, Shri Bhattacharya, mentioned about Kharagpur. I am personally associated with Kharagpur and I know what is Kharagpur. There is only one higher secondary school catering to the needs of 500 or 600 students only where the population of railway employees is more than a lakh. One school is essential there and the railway employees themselves are running a school. The Railways are pleased to give them godowns in which the school is housed. They are trying to get better accommodation for that school. We appeal to the Railways to give them the plot of land that they require for housing the school. The alternative suggestion is, if the Railways are not prepared to give them that plot of land, that the Railways should take the responsibility of the 500 children reading there. I think, the Railway Minister should give consideration to this.

श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती (झज्जर) : उपस्थित महोदय, घंटी बजती रहे और मैं बोलता रहूँ इस को मैं पसन्द नहीं करता हूँ। इसलिए ३० मिनट के दो मिनट रहें तब एक बार घंटी बजा दीजिये और मैं बैठ जाऊंगा। मैं यह भी आपको बताना देना चाहता हूँ कि अपने दल के और से बोलने वाला मैं प्रकला हूँ।

दिल्ली से ज़िद को जाने वाली जो गाड़ियाँ हैं और ज़िद से दिल्ली आने वाली जो गाड़ियाँ हैं उनके टारों में मैं कुछ कहना चाहता हूँ। दिल्ली से जो गाड़ी चलती है वह 11:10 और उसके पश्चात् 16:45 पर चलती हैं। बीच में कोई गाड़ी नहीं है। इसी तरह से ज़िद की और से एक गाड़ी साढ़े सात बजे प्रातः काल और फिर 13:55 मिनट पर चलती है बीच में कोई गाड़ी नहीं है। दिल्ली से आप देखें मथुरा को, रिवाड़ी को, गाज़ियाबाद को, पानीपत को जाने या आने वाली गाड़ियों के बीच में समय का कितना अन्तर है। हमारा दल के में यह कहा जा रहा है कि रेल अधिकारी ट्रांसपोर्ट के लोगों से मिले हुए हैं और अष्टाचार हो रहा है।

पुनर्वास मंत्री (श्री त्यागी) : यह बात गलत है।

श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती : गलत हो या ठीक, मैं चाहता हूँ कि आप जल्द विजिये कि इतना समय बीच में क्यों है और क्यों बीच में कोई और गाड़ी नहीं है? कुछ तो इसका सबब होगा आप उस सबब को बतायें।

दूसरी चीज यह है कि बल के अन्दर वैसे अधिक लगते हैं और रेल में कम। जिन के पास रेल का पास होता है पहली रिफ्ट में जाने वाले होते हैं उनका कोई समय नहीं; विद्यार्थी जो आने जाने वाले होते हैं उनके लिए कोई समय नहीं, व्यापारी जो आते हैं दिल्ली सामान लेकर या यहां से सामान लेकर जाना चाहते हैं उनको कोई धार म नहीं मिलता है, कोई बुविधा नहीं मिलती है। भीड़भाड़ होती है और वे बस में अधिक वैसे दे कर चले जाते हैं। एक और बात भी है। यह



[श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती]

सैनिक क्षेत्र है। सैनिकों का भी आना जाना रहता है। उनके लिए भी कोई किसी प्रकार का प्रबन्ध नहीं है। मैं आपकी नीयत पर शुबहा नहीं करता हूँ। लेकिन यह आवश्यक है कि इस बात की आप जांच करें कि ऐसा क्यों हो रहा है और बीच में कोई गाड़ियाँ क्यों नहीं होती हैं।

मुझे मालूम हुआ है कि हमारा एक प्रतिनिधि-मंडल माननीय शाम नाथ जी, उपमंत्री, से मिला है, और नार्दनरेलवे के जनरल मैनेजर से भी मिला है . . .

श्री बागड़ी (हिसार): समय मिल गया उनको मिलने का ?

श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती : समय तो मिल गया लेकिन एक महोदय ने तो इंकार किया और एक ने कहा कि हम सहानुभूति से विचार करेंगे। मन्त्री महोदय से सहानुभूति वाली बात और जनरल मैनेजर महोदय जो हैं उनकी तरफ से उनको प्लैट रिफ्यूजल मिला है।

मैंने सब्जी मण्डी के बारे में मन्त्री महोदय को लिखा था। सब्जी मण्डी रेलवे पर जो कठिनाई होती है वह मैं आपको बतलाता हूँ। वह तो बिल्कुल पास है और वहाँ पहुँचने में पांच मिट लगते हैं और आप जाकर देख सकते हैं। एक नम्बर प्लेटफार्म है उस पर से तो सीढ़ी उतरती और चढ़ती है, दूसरे नम्बर के प्लैटफार्म पर नहीं। सायंकाल पांच बजे गाड़ी आती है, इधर से भी उधर से भी। बड़ी उम्र के आदमियों, माताओं, बहनों को इससे बड़ी कठिनाई होती है। या उधर पार करो या इधर पार करो। जो विदाउट होते हैं वे सब पार इसी तरह से हो जाते हैं। इससे रेलवे को भी काफी हानि होती है। मैंने इसको लिख कर भी दिया है। मैं चाहता हूँ कि इसके ऊपर भी विचार आप करें।

मैं थर्ड क्लास में भी चलता हूँ। यह दो रोज़ा जिन्दगी है। मैंने देखा है कि थर्ड क्लास में लोग ताश के बहाने जुआ खेलते रहते हैं और जुआ खेलने वालों में रेलवे कर्मचारी अधिक होते हैं।

श्री त्यागी : त्रिज खेलते हैं।

श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती : मथुरा लाइन पर एक असावटी स्टेशन है। यह बल्लभगढ़, पलवल के पास है। यहाँ पर लगभग बीस पच्चीस गांवों की सवारियाँ उतरती हैं। दो सौ सवारी इधर से और दो सौ उधर से यहाँ पर उतरती हैं। यहाँ का पानी खारी है। गर्मियों में क्या हालत है, इसका अनुमान आप लगा सकते हैं। अगर पानी आज का कल रह जाय, और पानी खारी हो तो मैं समझता हूँ जो पीने वाले हैं उनको मालूम हो जाए कि खारी पानी कैसे पिया करते हैं। फरीदाबाद से अगर उसको गाड़ी में ले जाते हैं तो खर्चा अधिक पड़ता है। असावटी स्टेशन से आधा मील पर पानी का राजबहा है, एक छोटी नहर है। वहाँ से पानी लाने का अगर प्रबन्ध कर दिया जाए, पाइप लाइन वहाँ से अगर लाई जाए तो सब दिक्कत जो है वह हल हो सकती है और अच्छा मीठा पानी पीने को मिल सकता है। असावटी स्टेशन से लगभग पांच हजार की आमदनी होती है और दो हजार का खर्च। मैं समझता हूँ कि अगर पानी का प्रबन्ध कर दिया जाए तो यात्रियों को बहुत सुविधा हो सकती है।

अब मैं हिन्दी के बारे में एक बात कहना चाहता हूँ। दिल्ली से कुल पन्द्रह मील के फासले पर एक चेवरा नाम का स्टेशन है। उसको हिन्दी में घयोरा लिखा हुआ है। हिन्दी के बारे में हमारे पास और भी शिकायतें आई हैं जिनको मन्त्री महोदय की सेवा में भी भेजा गया है। एक शिकायत यह भी आई है कि उच्च अधिकारी जो रेलवे के हैं वे लोग-बागों को विवश करते हैं कि वे हिन्दी में न लिखें। यह शिकायत लिखित रूप में मन्त्री



मन्त्री जी के पास भेजी जा चुकी है। यह जो चीज है यह नहीं होनी चाहिये। सब के साथ न्याय होना चाहिये और किसी को मजबूर नहीं किया जाना चाहिये।

बम्बई से एकलड़के की शिकायत आई— लड़का मैं अपनी उम्र के हिसाब से कह रहा हूँ— कि उसकी धर्मपत्नी विषम ज्वर से पीड़ित है, तपेदिक से पीड़ित है। इसके बारे में लिखा गया है कि कम से कम इंसानियत के नाम पर इसको क्वार्टर दे दो। यहां से जवाब आता है कि जब नम्बर आएगा तब ही मिल सकता है, पहले नहीं। कानून से क्या लाभ अगर इंसान ही खत्म हो जाएगा तो। इसी तरह से एक यहां पर भी है। उसको भी रेलवे बोर्ड वाले, बड़ीदा हाउस वाले आगे दिखा रहे हैं, उत्तर रेलवे भी आगे दिखा रही है। उस की धर्मपत्नी भी वर्षों से बीमार है, वह कहां तक जाये। उसकी ड्यूटी कहीं है और पत्नी कहीं रहती है। बच्चों के लिये बड़ी कठिन समस्या है। यह दो घटनायें मैंने आपको बतलाई।

अष्टाचार के बारे में मैंने खूब लिख कर दे रक्खा है। माननीय डा० राम सुभग सिंह जी ने विजिलेंस ब्रांच को बुला भी दिया, लेकिन बुलाने मात्र से कुछ नहीं हो सकता है। आप दिल्ली स्टेशन पर जाइये तो पायेंगे कि वहां पर जो लोग अष्टाचारी हैं वह अपने अधिकांशों से कह सुन कर फिर वहीं आ जाते हैं, और जो अच्छे अच्छे कर्मचारी हैं, जो लोगों का ध्यान रखते हैं, उन्हें दूर फेंक दिया जाता है। दिल्ली स्टेशन का एक साल नहीं दो साल नहीं, पता नहीं कब से यही ढंग है।

इसी तरह से हिन्दी की बात को लीजिये। अगर हिन्दी में पता लिख कर ले जाओ तो हिन्दी के पते के पार्सल को लेने से इंकार किया जाता है कि यह पता ठीक नहीं है। यह कुछ चीजें मैंने आपके सामने सूत्र रूप में रखी हैं। अगर आप इन पर विचार करें तो बहुत उत्तम बात होगी।

मोरवी से टंकारा तक रेल बनाये रखने का जो निश्चय था उसको लिख दिया गया इसके लिये मैं हादिक बघाई देता हूँ। इसी भांति से सोचें और बराबर अच्छे काम करते चले जायें और ध्यान देने रहें कि क्या कुछ कहा जा रहा है तो सब कुछ अच्छा होता चला जायेगा। लेकिन अगर आप इस सारे काम को दफ्तरी हुकूमत पर छोड़ दें तो ठीक नहीं है। मेरा अनुभव है कि जो डिप्टी कमिश्नर है, कमिश्नर है, उच्च अधिकारी है उससे काम करा लेना सरल है साधारण लोगों के लिये, लेकिन उनके जो कर्क होते हैं उनसे कराना मुश्किल है। अभी मेरा दूसरी बार काम पड़ा तो मैं ट्रेजरी में गया। मैंने अपना विजिटिंग कार्ड चपरासी को दिया और कहा कि दे दो जाकर ट्रेजरी आफिसर को। तो कहने लगा कि आधे घंटे के बाद। मैं चिक उठा कर अन्दर चला गया झट और जाते ही उन से सारी बातें कर लीं। छोटे छोटे चपरासी तक लोगों को एक एक-एक दो-दो रुपये ले कर ही घुसने देते हैं। यही हाल सब जगह है। आपकी रेलवे भी बची हुई नहीं है अष्टाचार से।

एक माननीय सदस्य : विजिटिंग कार्ड में एम० पी० लिखा हुआ था क्या।

श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती : जी हां, लिखा हुआ था। हिन्दी में था। अंग्रेजी में नहीं था। अंग्रेजी में होता तो शायद बात बन जाती, और सीधा सादा धोतीपोश आदमी भी मैं था। खैर कुछ बातें मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ। एक तो विचारियों को आपको सुविधा देनी चाहिये। वे बेचारे दूर से आते हैं, गरीब हैं। आने के बाद फिर वापस जाते हैं और भोजन घर में जाकर करते हैं। उनके लिये आप अधिक से अधिक सुविधा दे सकें तो उनका बड़ा कल्याण होगा।

एक माननीय सदस्य : क्या टिकट माफ कर दें।

श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती : नहीं, टिकट माफ़ न करें। सुविधायें दें।

बहुत पहले से मांग चली आ रही है पानीपत से लेकर रेवाड़ी तक की गाड़ी के लिये। पानीपत से रोहतक तो पहले लाइन थी। लेकिन लड़ाई के समय उखाड़ दी गई थी। अब रोहतक से गोहाना तक तो है लेकिन पानीपत से गोहाना तक रेल नहीं मिली। पानीपत और रोहतक के बीच में गोहाना पड़ता है। कहा गया तो मंत्रालय की ओर से उत्तर मिला कि पंजाब सरकार से बातचीत हुई थी तो यह बात सामने आई कि ट्रांसपोर्ट को हानि न हो। लेकिन इस में हानि तो होती है ट्रांसपोर्ट वाले मुकाबला करेंगे इसमें क्या सन्देह की बात है। मैं कहना चाहता हूँ कि पानीपत से गोहाना तक लाइन डाल दी जाये। रोहतक से हाते हुए, अज्जर होते हुए रेवाड़ी तक मिला दिया जाये। इससे एक तो आर्थिक दृष्टि से रेलवे को बहुत लाभ होगा दूसरे अन्न भी वहां बहुत होता है, सैनिक भी बहुत हैं, और अच्छे अच्छे व्यापारी भी हैं जो कानकता, बम्बई आदि जाकर व्यापार करते हैं। मैंने पहले भी इस का सुझाव दिया था। अगर आप अब इसके ऊपर विचार कर सकेंगे तो बड़ा कल्याण होगा।

मेरी यह मांग नहीं है कि यहां से अमृतसर तक दोहरी लाइन कर दें, लेकिन जहां जहां पर भार अधिक रहता है यात्रियों के आने जाने से वहां पर दोहरी लाइन कर दी जाये जहां तक संभव हो। इतना आप जरूर कर दें जिससे आने वालों और जाने वालों को पूरी तरह से सुविधा हो जाये।

कई बार देखा गया है कि यात्री गाड़ियों के पहले माल गाड़ियों को निकाला जाता है और यात्रियों को रुका रहना पड़ता है। मैं अभी फ्लाइट्स में गया तो यहां से चल कर गाड़ी बादली स्टेशन पर खड़ी रही। इसी तरह पानीपत स्टेशन पर हुआ।

पानीपत स्टेशन पर दो गाड़ियां खड़ी रहीं और मालगाड़ी को पास कर दिया गया। मैं समझता हूँ कि माल ढोने की अमेझा यात्रियों को जो सुविधायें होनी चाहियें उनकी ओर अधिक ध्यान दिया जाये तो ज्यादा अच्छा होगा।

जो यात्री थर्ड क्लास के अन्दर जाते हैं, यह ठीक है कि उनको आप सुविधायें आहिस्ता-आहिस्ता दे सकेंगे। परन्तु इतना तो हो जाये कि यात्रियों को चढ़ने के लिये उचित प्रबन्ध हो और सवारियों में जो मातायें और बहनें हैं उनका विशेष ध्यान रखा जाये। यह बात हमारी बहन कह रही थीं कि अगर हमारी तरफ आ जायें तो वे देखेंगे कि औरत मर्दों को उठा कर फेंक दें। लेकिन फिर भी इतना ध्यान रखा जाना चाहिये कि उनको रेल में चढ़ने की सुविधा हो।

मैं अब भी देखता हूँ कि उत्तर रेलवे में गाड़ियों पर अंग्रेजी में एन० आर० लिखा हुआ है। और थर्ड क्लास पर थर्ड क्लास लिखा हुआ है, सेकेण्ड पर सेकेण्ड लिखा हुआ है। पहले तो देहाती क्षेत्रों में लोग पढ़े लिखे नहीं होते। थोड़ा बहुत पढ़े लिखे होते भी हैं तो हिन्दी पढ़े होते हैं। वे अंग्रेजी नहीं जानते। अब डिब्बों में अंग्रेज तो आकर बैठते नहीं। आखिर अंग्रेजी से इतना मोह क्यों है, मुझे पता नहीं। रेलवे, तो एक सार्वजनिक साधन है, इसलिये इस सार्वजनिक साधन पर हमें चाहिये कि हम हिन्दी का ज्यादा से ज्यादा प्रयोग करें। स्टेशनों के ऊपर लिखा हुआ है, वेटिंग रूम पर लिखा हुआ है कि यह फर्स्ट क्लास का वेटिंग रूम है, यह सेकेण्ड क्लास का वेटिंग रूम है। लेकिन थर्ड क्लास का वेटिंग रूम कहां है? कम से कम यह तो हो जाये कि बहा पर बेंचें पड़ी हों। कई स्टेशन ऐसे हैं जिनके प्लेटफार्मों के ऊपर टिन शेड नहीं हैं लोग गर्मी में खड़े रहते हैं, धूप में खड़े रहते हैं। सिगनल हो जाता है लेकिन सिगनल हो जाने पर भी धूप में खड़े रहने से दिक्कत हो जाती है आने जाने की। बरसात में भी

यह बात हो सकती है, गर्मी में भी यह बात हो सकती है। उनके लिये सुझाव भी दिये गये लेकिन अभी भी स्थिति वैसी ही है।

बड़े बड़े स्टेशनों पर जैसे कि रेवाड़ी आदि, ऐसा प्रबन्ध होना चाहिये जिसमें कि वहाँ ठीक ढंग से पानी की सुविधा हो, ठंडे पानी की या झोर चीजों की। लोहारू पर आपने बड़ा अच्छा काम किया है। उसी ढंग पर बड़े बड़े स्टेशनों पर चिकित्सा का प्रबन्ध होना चाहिये। रेलवे की झोर से डाक्टर रहें। कहीं किसी की ड्यूटी होती है वह भ्रूचानक बीमार हो जाता है, कोई गाड़ी में गर्मी के कारण बीमार हो जाता है, कभी लू लग जाती है, कभी कुछ हो जाता है। तो आपके द्वारा खोड़ी बहुत फस्ट एड की सुविधा देनी चाहिये।

यह कुछ सुझाव मैंने आपके सामने रखे हैं। उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा आपके स्टेनोग्राफरों से भी प्रार्थना करता हूँ कि वे मेरे हिन्दी शब्दों के स्थान पर उर्दू के शब्द न लिख लिखा करें। अगर मुझे हिन्दी के स्थान पर उर्दू के शब्द मिले तो मैं भूफ के अन्दर काट दूंगा।

**Shri P. C. Borooah (Sibsagar):** Mr. Deputy-Speaker, Sir, I associate myself with the hon. Members who have commended the Railway Minister and also his Ministry for bringing about an all-round improvement in the Railway system, particularly in the matter of expansion of the capacity as also reduction in the number of accidents.

Coming, as I do from the strategic State of Assam, I am particularly grateful to the hon. Minister and the Ministry that they have started the construction of the broad-gauge railway line from Siliguri to Jogighopa and then the expansion of the metre-gauge railway line Rongiya-Ronagapara upto Morkongsalek. These are very important works and I wholeheartedly congratulate the hon. Minis-

ter for this. In regard to Siliguri-Jogighopa line, it ends at a river point which is a blind point. We do not want that the first B.G. line that will touch the land of the State it should end at a blind point. It should be extended right upto Gauhati, nerve-centre of the State. There is a demand for it both from the side of the Assam Government and from the people of Assam. When the Railway Minister had been to that State he was convinced of the necessity of this, and if I am not mistaken he has said that he has welcomed this proposal and would see it done. I do not know when it will be done. I hope that he will implement these good words uttered and see that the broad gauge line is extended right up to Gauhati.

Regarding Morkongsalek, I am to point out that this is another blind point just on the bank of the river Lohit. We want that this railhead point should be connected with the south bank Railway line. If the south bank and north bank Railwaylines could be connected by means of a railway bridge or some sort of transshipment arrangement, it would be a complete route, when it would be possible to keep the traffic undisturbed even in times of emergency. The north bank Railway line passes through a very vulnerable area of NEFA border, while the south bank line passes through another vulnerable area of Nagaland border and we have seen on how many occasions the railways had to suspend running of trains during the night on account of the activities of the Naga hostiles. If the north bank and the south bank lines are connected in that farthest north-east corner of the country, it would be possible to manage the traffic in all times very well. If there is any breach in the north bank line traffic will be diverted to the south bank line and similarly if there is any breach in the south bank line, traffic will be possible to be diverted to the north bank line. I hope that the Railway Minister will consider the matter and will see that this is also done.

[Shri P. C. Borooah]

Now I would like to say a word about the utilisation of the surplus wagon capacity. There is a general complaint that wagons are not made available to the Trade Adviser of Assam at Calcutta even for the movement of important items like iron, steel, cement and at times food articles like salt as well. This is a regular complaint. Just the moment, I may point out that the fertilisers meant for the tea gardens in Assam from Sindri and other producing centres are held up for want of wagons, and even after good efforts of the State Government and Tea Board they have not been moved up to Assam. The time for application of fertilisers to tea plantations are fast passing and because of it the tea planters are having a very anxious time. I request the hon. Minister to enter into telegraphic communication and see that enough wagons are released for the purpose of transporting fertilisers to Assam immediately.

As regards overcrowding, we have heard speeches from both sides of the House where a demand has been made for two-tier or three-tier sleeper coaches, and there has even been a demand for increasing the number of Deluxe trains. But I come from a part of the country where the people are struggling for standing space in the trains. The plight of passengers in that area is horrible and is beyond description. I believe that this is known to the Railway Minister, and particularly to my hon. friend Dr. Ram Subhag Singh who had been the other day to Assam and went to many places and saw things for himself. Wherever he went the people met him and said to him the condition of Assam, so far as the railways are concerned, and more particularly in regard to overcrowding. I would request that the hon. Minister should see that at least one more passenger train is introduced in both North and South Bank lines and also a fast-running train for long distance passengers. These are a few of the urgently requir-

ed matters which the people of Assam want to see implemented.

As regards the increase in freight rates I am sure my hon. friends who spoke before me must have referred to this point. Still, I would like to say a word about it. In the face of the 10 per cent increase in customs duty and the increase by 4 to 5 per cent in the bank rate, whatever little increase is made in freight rates will certainly add to the cost of production of the industrial goods and thus make the price of those goods higher and higher. This increase will aggravate inflation and affect those articles which have to face competition in the export markets of the world. I might specially mention about tea. Assam produces a little more than one-fourth of the world's production. The North-East Frontier Railway passes through the tea-producing area, and yet strangely enough, very little of the tea traffic was going by railways and much of it was going by road and river. It is a good augury that from last year, because of the introduction of the weekly tea special the time taken for transporting tea from Assam to Calcutta got reduced and this proved itself very popular, and as a result a considerable amount of tea traffic has come to the railways. We hope that not only will this tea special continue but the Railway Minister would be pleased to see that such tea specials are made to run every alternate day at least during the peak season. I would also plead with the Railway Minister to give some concession in freight for tea transport. Everybody would ask for freight concession, but my asking for concession is not for the industry alone but also for the purpose of more revenues for the railways. The steamer services are giving concessions, likewise if the railways also give some concession, and tea specials are introduced as suggested, I am of opinion that the revenue that will be earned by the railways on account of transportation of tea would become almost double that what it was before, and this will result not only in the betterment of the railways finance but also in the earning of greater

amount of foreign exchange for the country.

As regards marginal adjustments resulting in a slight increase in fare, I am sorry to say that it has been a regular annual feature. If we pool together the marginal adjustments made during the last ten years, it comes to a total of about 30 per cent. rise in fares. And this tells very hard upon the lower income group who generally make short distance travels for attending to their daily duties. At least on humanitarian grounds, I would request the hon. Minister in charge to see whether he cannot withdraw this little bit of increase in fare at least for short distances up to 50 k.m. I hope that he will consider this point.

As regards the continued operation of some of the railway lines in the private sector, I would say that this is a sad commentary on the implementation of our industrial policy. These private railways are using outmoded locomotives and equipment and give scant attention to the amenities of the passengers. I hope that the hon. Minister will look into this matter also and see that the private railway companies which are still running are taken over by Government at the earliest possible time.

There are many other matters about which I would have liked to speak, but since my time is almost up now, I shall make just one or two more points. I do not want to speak about corruption etc., but I would like to point out that the Audit Report for 1963-64 points out that there was infructuous expenditure to the tune of Rs. 1.58 crores. If the hon. Minister would pay some more attention to check the loss to railway revenue arising out of ticketless travelling, pilfering of railway property and corruption in contract works, etc., I am sure he will be able to give more relief in freights and fare. I hope he will give his attention to this point also.

The north bank town of Tezpur is one of the most important towns of

Assam, but the people from that side are finding difficulty to even to come to Gauhati not to speak of Calcutta, Delhi etc., for want of accommodation in trains. We want that there should be special bogies attached to the trains for Barauni, Lucknow and Calcutta. This is a very small demand and I am sure that Railway Minister would be able to meet this demand.

I had the occasion to meet my hon. friend Dr. Ram Subhag Singh when he was there in Assam, and I accompanied him in his tour in my constituency when representations were given to him by the people. One such was presented to him a Sibsagar on behalf of the people of Assam in general and the people of Sibsagar in particular. I hope that the ministry will bear those representations and the points mentioned therein in mind, and strongly urge that receive prompt attention at the hands of the Railway Minister and his Ministry.

**Shri Mohammad Elias (Howrah):** In his speech, the hon. Railway Minister has said that on the basis of the Santhanam Committee Report, the railway vigilance department and the railway administration are taking active steps to eliminate corruption from railways. But I think no improvement has been made in this regard; on the contrary, corruption has been on the increase day by day in the railways.

**श्री मुकेश चन्द कछवाय :** उपाध्यक्ष महोदय, मेरा एक व्यवस्था का सवाल है और वह यह कि हाउस में इस समय कोरम नहीं है।

**Mr. Deputy-Speaker:** The bell is being rung—Now there is quorum. He may continue.

**Shri Mohammad Elias:** I think the most fertile field for corruption in the country is the railways.

I do not have much time at my disposal to give much evidence. But

[Shri Mohammad Elias]

I have concrete examples of it and I shall quote two of them. My house is situated very near the Shalimar godown of S. E. Railway. From my childhood, I have been seeing lorry-loads of goods taken away in broad daylight by unsocial elements. Those things are sold in the black market. This is done with the connivance of the officers and staff. How the thieves can know in which compartment valuable goods are kept. If some wagons from Bombay or Nagpur come, wagon brokers will know the exact numbers of these wagons, they will know the exact time of arrival of the train; they will stop the train, break open the wagons where valuable articles like typewriters, terylene clothing etc. are kept and take them away in lorries. These things very often happen. No police watch is there. We reported the matter to the RPF, and to Police but no action is taken. Gangs are organised in different places, and those gangs of wagon breakers do not care for anybody in the locality and create a lot of trouble and break the peace of the locality.

Whoever goes and fights against this corruption is victimised by the railway administration. I shall give one instance, in regard to the Lillooah Workshop, which is one of the biggest railway workshops, which is a very old factory, spread over an area of half a mile. Here in broad daylight, prohibited things are sold inside the office and factory, things like ganja, opium, country-made wine. Even prostitution goes on inside the factory.

Mr. Deputy-Speaker: The railways cannot be held responsible for that.

Shri Mohammad Elias: It goes on inside the railway premises; inside the factory and offices, these things go on. A very sincere and honest employee of the railway by name Ashutosh Chatterjee, Grade I Clerk, has written to the President, the Railway Minister and the Railway Manager, detailing the activities of

these unsocial elements and stating that many officials who are well-placed are also connected with these things. Because he has done so, a chargesheet was framed against him and he was suddenly removed from service without any enquiry. Why? Because he wanted to fight corruption. He was in the army. He has got many certificates of his good conduct. He does not belong to any political party. He is a very sincere and honest worker. That was his main fault. I shall read a portion of the letter he has addressed, signing over a revenue stamp, to the President, the Railway Minister and the Railway Manager. He has thrown out a challenge that if he was unable to prove the allegations he has made about corruption in the railways, he could be dismissed, his whole paternal property, moveable, immovable could be confiscated by the railways and he could be awarded RI for twelve years. I am reading a portion of it.

Mr. Deputy-Speaker: Please write to the Minister about it.

Shri Mohammad Elias: I shall lay it on the Table with your permission.

Mr. Deputy-Speaker: No, it cannot be laid on the Table.

Shri Mohammad Elias: He writes:

"Previously on 10/19-11-60, I challenged the railway authorities by signing on the revenue stamp that I will be dismissed from service. I will pay one thousand rupees as a fine and I will suffer 12 years RI and again on 23-10-61, I declared on signing on revenue stamp that if I at all am unable to prove the corruption, then the Ministry of Railways will seize my whole paternal properties including moveable and immovable things and can forfeit those and I will be discharged from service immediately and I will pay ten thousand rupees as a fine to the Ministry of Railways and



lastly I will suffer 12 years RI. But regret my challenge was not accepted by the Ministry of Railways”.

Instead of accepting this challenge, the railway authorities of that particular store dismissed him. This is the fate of an honest man who wanted to fight corruption, who wanted to point out where corruption is taking place. I am placing it on the Table.

**Mr. Deputy-Speaker:** No, no.

**Shri Mohammad Elias:** Let the hon. Minister take action on this.

**Mr. Deputy-Speaker:** You send it to the Minister.

**Shri Mohammad Elias:** I cannot place it on the Table?

**Mr. Deputy-Speaker:** Not necessary.

**Shri Mohammad Elias:** All right. Then I am passing it on to the Minister with the hope that he will look into this and order for withdrawal of dismissal served against Mr. Chatterjee.

The second point is with regard to casual workers. Shri S. M. Banerjee and others have referred to this. The hon. Minister in his speech spoke about the welfare of 13 lakh railway employees directly employed by the railways. But he has not mentioned a single word about the half-million casual labourers who are employed in the railway. They have to do the worst type of work, and most important work at the same time. If they do not work, the railway operations cannot be maintained. On the construction side, on the maintenance side, everywhere casual workers are working; and if they do not work properly, the railways cannot be maintained and it is due to their sacrifice that the railways are smoothly running, not only due to the work of the employees engaged directly. But these poor people are treated like slaves of the middle ages. They get only very poor pay. The pay of an unskilled worker is Rs. 27—50, of a

semi-skilled worker Rs. 35—60 and of a skilled worker Rs. 40—90. It varies from place to place. How a person with his family can maintain himself on this pittance of a salary I cannot imagine. These workers are very innocent. Most of them come from the scheduled castes and scheduled tribes and Adivasis. They do not know how to protest against these things. They do not know how to organise themselves to protest against these things. They have to give bribe every now and then. In a circular, the Railway Board has instructed that all persons working more than 6 months will be treated as temporary employees and will be given the CPC scale. But the railway authorities in different places who actually deal with these things do not allow these workers to reach 90 days of service. They do not allow them to continue for more than two months and 29 days. Then they are discharged, and again they are engaged. Then the man has to give Rs. 10, Rs. 15 and so on, before he can be engaged to the engineer and other local people who employ him. Again he will work for two months and twentynine days and again he will be dismissed. In this way, thousands of workers are working for 8, 12 and 12 years. But still they are not treated as temporary workers. Instead of that, if workers who have not put in more than six months service can give some bribe to the engineers and the officers concerned, they are taken as temporary workers on the CPC scale. How can the poor Scheduled Caste and Scheduled Tribe workers afford to give this bribe of Rs. 100 or Rs. 200 to get this benefit? They cannot give and they are not treated as temporary workers on CPC scale of pay. In this way, the instructions of the Railway Board are being flouted.

My hon. friend Shri S. M. Banerjee has demanded that an enquiry committee should be constituted to go into the problem of casual labourers, so that they are ensured proper treatment. I fully support the idea. The



[Shri Mohammad Elias]

Ministry and the railway administration may think that these casual workers cannot organise themselves, they cannot organise a violent movement. But just as the slave system collapsed in the middle ages when the slaves revolted, these people can also rise one day and they can do much harm if the Railway Minister and the railway administration pay no heed to their problems. So, I earnestly request the hon. Minister, through you, to pay attention to this problem of the casual workers.

I also wish to point out the difficulties of the railway electrification workers. As soon as the project in which they are employed is completed, they are dismissed. Though there are many new projects undertaken by the Government, they are not transferred to them. They are dismissed, and new recruitment takes place. We have received a number of telegrams that in the Eastern and South-eastern Railways casual workers and workers of the railway electrification department are being retrenched. They are going on hunger strike, they are agitating, but their problem is not being solved. I wish to take this opportunity to request the hon. Minister that their problem and the problem of the casual workers should be given proper attention.

I have been raising the question of the light railways for the last seven years on the floor of this House. Due to the efforts of the Minister of Railways, the Barsi Light Railway was taken over, and it is running very well for the last few years,

**Shri Daljit Singh (Una):** Other Members have been given only five minutes while he is taking a lot of time.

**Shri Mohammad Elias:** You are so many.

**Mr. Deputy-Speaker:** This is out of his party's time.

**Shri Mohammad Elias:** I know the problems of the light railways in Bengal—the Howrah-Amra and the Howrah-Sheakhala Light Railways which carry a lot of passengers. But they are as old as 90 years. The carriage, the wagon, the compartment, everything has become old and they cannot run properly. The owners, Messrs. Martin Burn, are making a huge profit. In spite of that, Government is giving lakhs and lakhs as subsidy to those railways, instead of taking them over. The previous Railway Minister, Shri Jagjivan Ram, gave an assurance on the floor of the House that an expert committee would be appointed to go into the question of the light railways, especially the two light railways of Bengal that I have mentioned, and give its opinion on their nationalisation. We do not know what has happened to this expert committee. We would like to know whether it has submitted any report. The Petitions Committee had recommended the taking over of these railways. If they are taken over and dieselised, Government can get a huge amount of profit, because in the Hooghly and Howrah districts there are no other means of communication.

In this age of rockets and supersonics, this railway runs at ten miles an hour, and there are only 10 to 15 trains during 24 hours, as a result of which the people have to face enormous difficulties. The new Railway Minister, with his vigour and enthusiasm, we hope, will earn our blessing by nationalising this light railway. There is also the problem of transport in Calcutta which can be dealt with only by a circular railway. If the circular railway system is not built, the whole transport system of Calcutta will collapse as the buses and trams could not cope with the growing passenger traffic in Calcutta.

There are only three trains between Howrah and Bombay, two in the main:

line and one via Allahabad. With the construction of two steel plants in Rourkela and Bhilai and with the one already existing at Jamshedpur and the coming in of new townships on this line, the number of passengers has increased tremendously and two more trains are needed to meet this situation. Of these one could be a Janta train and another the Deluxe train, both of them to run between Bombay and Howrah. I also request for the introduction of one Deluxe train between Madras and Howrah due to large volume of increase in the number of passengers.

Catering improved as soon as it was departmentalised but it has again deteriorated in the recent past. The contractors when they were there made huge profits. Till last year, catering was a losing proposition for the railway department. From the speech of the Railway Minister now it appears that there is some profit. I feel that the railway department can improve the departmental catering and can serve the travelling public much better and at the same time make profits, if the management is improved and corruption is eliminated. I have heard from a vigilance officer who investigated a case that one manager of the catering department was to write in the duplicate copy of a bill only six annas, while serving lunch to a person worth Rs. 4 and also collected the amount of Rs. 4 from him without depositing entire amount. In that way corruption and forgery are going on.

**Shri Dinen Bhattacharya:** The manager does so because he has to oblige the big bosses in the Railways.

**Shri Mohammad Elias:** You are right. Besides, the managers and other staff—the poor workers in the catering department are treated just as they were treated in the contractor's days. They are employed on the

commission basis; if they sell for one rupee, they will get a commission of 10P. Their minimum wage should be guaranteed; then there could be incentive or production bonus over and above that so that they may get 2 or 3 paise per rupee's sale as incentive. These staff also face risks and accidents and they do not get any compensation or medical facility or travel facilities; they are employed as slaves. I think the catering department should be better managed. Many committees and informal consultative committees had enquired into this but we must go to the root cause of this problem: why cannot the catering department make any profit or satisfy the travelling public? This should be looked into properly.

17 hrs.

Then, about the speed of the trains, it has been mentioned in the Minister's speech that the speed is being increased, but it is the experience of everybody including Members of Parliament that the trains cannot run on time. Even the train which used to be called the VIP train, No. 1 UP and No. 2 Down Howrah-Delhi Mail used to run one time in time, but nowadays, very often, we find that it is late by anything from one to five hours, and no passenger can be confident that if he boards that train he will reach his destination in time. We cannot say that the speed of the train has increased. There is bad running of the trains.

There is a very good suggestion that the Government is proposing to increase the speed of trains to 70 miles an hour. But I think it will remain a dream if the railway administration moves in the way it is doing now. So, particular attention must be given towards increasing the speed of trains and at the same time towards punctuality. I vehemently protest against the decision to increase the third-class passenger fares.

[Shri Mohammed Elias]

I conclude by supporting the suggestion made by my hon. friend Shri Tridib Kumar Chaudhuri, namely, that the Railway Board should be abolished. There is no necessity for keeping this Railway Board. The Board which the Britisher had constituted—a bureaucratic organisation—should not remain. The railways must by themselves run the administration properly. There is no need to keep any Railway Board. The Ministry with the departments can easily run this vast railway organisation with expe-

rienced staff. So, the Railway Board should be abolished.

**Shri Kapur Singh (Ludhiana):** The Ministry should also be abolished.

**Shri Mohammad Elias:** No; the Ministry must be there. With these words, I close.

17.02 hrs.

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Tuesday, March 9, 1965/Phalgun 18, 1886 (Saka).*