

[Shri Satya Narain Sinha]

(See Appendix II, annexure No 78)

(iii) Supplementary Statement No XV—Fourth Session 1958 (See Appendix II annexure No 79)

(iv) Supplementary Statement No XVII—Third Session, 1957 (See Appendix II annexure No 80)

(v) Supplementary Statement No XXI—Second Session 1957 (See Appendix II annexure No 81)

NOTIFICATIONS ISSUED UNDER CINE-  
MATOGRAPH ACT

The Minister of Information and Broadcasting (Dr Keskar) I beg to lay on the Table under sub-section (3) of Section 8 of the Cinematograph Act, 1952 a copy of each of the following Notifications —

(i) G S R No 42 dated the 10th January, 1959 making certain further amendment to the Cinematograph (Censorship) Rules, 1958

(ii) G S R No 166 dated the 7th February, 1959 (Placed in Library See No LT 1254 59)

12 08 hrs

CALLING ATTENTION TO A  
MATTER OF URGENT PUBLIC  
IMPORTANCE

ALLEGED REFUSAL BY STATE TRADING  
CORPORATION TO SUPPLY CAUSTIC SODA  
TO A CERTAIN ASSOCIATION

Mr Speaker Now the calling attention notice, Shri Patel

The Minister of Commerce (Shri Kanungo). It is a fairly long statement running to about a page and a half Shall I lay it on the Table?

Mr. Speaker: But hon Minister is not Patel I am calling Mr Patel Now Shri Ghodasar also is not here The hon Minister may lay it on the Table

Shri Kanungo Sir I beg to lay it on the Table [See Appendix II Annexure No 82]

12 09 hrs

RAILWAY BUDGET—GENERAL  
DISCUSSION—contd

Mr Speaker The House will now take up further discussion of the Railway Budget A number of hon Members would like to speak Shri Frank Anthony

Shri T B Vittal Rao (Khammam) Yesterday somebody was on his legs

Sardar Hukam Singh (Bhatinda) Yesterday, Shri M S Murty was speaking and he has to continue his speech

Mr Speaker Very well Then he may continue his speech I will call Shri Frank Anthony next and then Dr Krishnaswami

Shri M S Murty (Golugonda) Mr Speaker, I was speaking yesterday about the formation of a new rail link in Andhra Pradesh I also spoke about the doubling of the line up to Bhadrachalam I would be failing in my duty if I do not put forth some of the urgent needs of my constituency Waltair station is a junction between the South-Eastern Railway and the Southern Railway and Visakhapatnam is a developing town and it is becoming internationally important The Waltair railway station has not been developed since the last 30 years There is only one platform in the station and the trains do not come in time there, since every train has to stop at the outer distant signal I request the Railway Minister to take note of this and see that a double-platform is constructed there so

that both trains, when two trains come in, are received at the same time

Another urgent need is at Anaka-palle. The construction of a foot overbridge has been pending there for the last three years. Every year, in the budget, the provision has been shown but no action has been taken so far. The island platform is also just lying there for the last three years. I request the Minister to take up this work immediately.

As regards passenger amenities, first-class waiting rooms at Tuni, Narasapatnam Road and at Yellamanchili on the Waltair-Bezawada section are of imminent need. Many passengers are going there on first-class tickets and they are suffering a lot. I request the Minister to take note of this item also.

Another important item is the opening of new halts. A halting station between Thadi and Duvvada on the Bezawada-Waltair section, at Lanke-lapalam may be constructed. There is a lot of agitation for opening a train halt there for a long time past. The work has not been taken up. There is another halt needed between Vetapalam and Kadavakuduru at Panthellapalli. That work also may be taken up, and a halt may be provided there soon. Again, there is a proposal for a new crossing station between Yellamanchili and Bayyavaram. At present there is a halt there and it is called Narasingapalli and the work is in progress. Suddenly, the work was stopped in the month of December for want of funds or some such thing. I have written a letter to the Minister also. But I am sorry to say I did not get a reply from him so far.

Then, there is a need for a level crossing at a place at Gullipadu and Thadi. That work is also pending. With regard to this also, I wrote a letter to the Minister and no reply has so far been received. Therefore, I request the Railway Minister to take action on these two items.

There is one more important thing. During the recent floods, the bridge near Nellimarla on the South-Eastern Railway between Vizianagaram and Nellimarla gave way. Everytime that is recurring. There is a breach on the side of the bridge. I request the Railway Minister to extend the length of the bridge so that there may not be any breaches during the floods there.

I came to know that one of the spans of the Godavari bridge has given way, and there are some repairs to be attended to, and they are being done now. It is on the line from Madras-Waltair, joining Calcutta and there is a lot of trouble caused to passenger traffic there. Therefore, I request the Minister to take note of this and repair the bridge and build up the whole thing there, if necessary, in time.

The next point of importance is that during floods in those regions, and in fact, during the recent floods there, the road passing through Anakapalle railway limits gave way. There is a bazaar there. That road connects both sides of the municipal road. Unless the breach is repaired by the railway department that connecting link will be out of order. I have sent in a representation about that also to the local officials but no action has been taken so far. Therefore, I request the Minister to take note of these things and to take up immediate repairs of the breach.

The last but not the least thing is this. There is a growing feeling in the South that it is being neglected. Therefore, I request the hon. Railway Minister to take note of it and do something. I request that out of all the demands that have been put forth, at least some of them may be taken up and proceeded with during the course of the coming financial year.

Shri Frank Anthony (Nominated—Anglo-Indians) I do not know how

[Shri Frank Anthony]

much time you may be pleased to give me

Mr. Speaker: How much time does the hon Member want?

Shri Frank Anthony: Half-an-hour

Mr. Speaker: All right

Shri Frank Anthony: In any case, I feel I will not be having sufficient time to draw the attention of the Ministry adequately to the financial aspects of the budget as I would like to have done. Because of that, I shall touch briefly on only one or two of the financial aspects of the budget and then go on to deal with certain major staff problems. I feel that the railways being the largest employers of labour, it is axiomatic that unless almost the one million of railwaymen are reasonably satisfied, not only the operational efficiency but the working expenses of the railways are bound to be adversely affected.

I believe that attention has already been drawn by Members of this House to a rather disquieting feature and that is, the rapidly spiralling cost of the railways. While I am prepared to concede that because of the vast development plans that the railways have undertaken and also because of the tremendously increased load—I would say that the railways are carrying perhaps double the load as compared to what they were carrying a few years ago—much of the increase in expenditure is inevitable and even necessary, I feel it is difficult to analyse the figures for, they are given in this kind of overall—as my friend Shri Asoka Mehta was complaining to me—in global fashion, without any break up in which case we can strike a comparison between the financial working of one railway and that of another. But the railway officials tell me privately of course that they themselves feel that there is much avoidable waste on the railways, perhaps running into several crores of rupees. As a matter

of fact, I think it was a railway official who told me that the railways spend crores of rupees as indifferently and more prodigally than you and I would be disposed to spend a naya paise.

The budget estimate for ordinary working expenses for 1959-60 is Rs 283.71 crores. I think the Railway Minister will concede that within the last four years,—not a very long period—this expenditure, that is, ordinary working expenses, has risen by more than Rs 70 crores. That is, in four years, the expenditure on ordinary working expenses has gone up by 25 per cent or even more. That by itself may mean nothing, but it is a pointer to a tremendous inflation in railway expenditure.

Then, what I have been dissatisfied about is this unwarying feature, namely, under every item of expenditure there is always a gap of some crores of rupees between the revised estimate and the budget estimate. Take the estimates for 1958-59. Under the head 'Administration', the revised estimate is Rs 2 crores more than the budget estimate. And this story is repeated in respect of every item. For repairs and maintenance, the revised estimate was Rs 2 crores more than the budget estimate. Under operation staff, and fuel, the revised estimate was again Rs 2 crores more than the budget estimate. Under operation other than staff and fuel, once again there is this increase in the revised estimate to the extent of almost Rs 2 crores. Last year, I drew attention to what I regarded as almost a piece de resistance of a very peculiar budgeting and that is, this item of miscellaneous expenditure. In 1958-59, the net miscellaneous expenditure was Rs 12.03 crores. Then, for 1959-60 it goes up to almost Rs 18 crores. As between last year and this year this incidental head of expenditure goes up by almost 50 per cent. It is now Rs 18 crores under miscellaneous expenditure.

12.20 hrs.

[SHRI JAIPAL SINGH in the Chair]

I shall now come to the other types of inflation in the railway administration. It is not only financial inflation that the railways more or less suffer from, but they suffer from a general condition of swollenness, some kind of financial-cum-administrative dropsy. And, as in the case of dropsy, as the swollenness increases, there is a relative decrease in capacity and efficiency. I say this with a great deal of respect, but I say it without qualification; I have said it in the past.

If the Railway Minister would undertake a job analysis—I am prepared to take a small bet with him, not in terms of crores, but in terms of my own financial capacity—that job analysis conducted by the railways today will show that on an average, two to two and a half men are doing the work of one railwayman in pre-independence days. That is the general feeling of the men themselves. I am not excluding the railway officials. I have been a great friend and I continue to be a great friend and champion of the railwaymen. When I speak on railway matters, I usually speak with feeling, sometimes with emotion, because I have dealt with them for so long that when a railwayman suffers generally I suffer with him, when they are resentful, I am resentful with them and I seek to express that resentment in this House. Having said that, I am bound to express my own feeling that in Class IV service, generally—I do not say always—there has been a steady decline both in the sense of responsibility of the men and more especially, in their sense of discipline.

Having said that, I am not prepared to say that all the other classes of railway workers are exemplary. I want to come to the Class I officers. They are not only not without sin, but they are among the greatest

sinners so far as work load and work output are concerned. I do not know whether the Railway Minister will agree with me that the railway administration has a long tradition, so far as Class I service is concerned. It is a long unbroken colonial tradition and the railway administration still subscribes to that tradition.

The railway administration is run by the Class I officers for the Class I officers and I say this with a great deal of respect. It is not only an irony, but it is somewhat a tragedy that Shri Jagjivan Ram, who has every reason to condemn caste, is today perhaps unwittingly the greatest protagonist of the perpetuation of the caste system, because—I say this without qualification—the Class I officers are a symbol of the caste system. I have in the past referred to the Class I officers in the railway administration. I am not talking of them as individuals, they are very good and many of them are great personal friends of mine. But they have been nurtured in this tradition and they are creatures of that tradition. They are today—and they have been—in a sense unchanged not only the *brahmins*, but the *maha brahmins* of the railway administration.

The tragedy is this. They represent a sort of creche of *brahminism*. Everything is assimilated to them; nothing ever assimilates or breaks them. That is the tragedy. I am not saying this today. I said it before independence, since independence and I am repeating it today, that before independence the then Member for Transport—as he was called—of the Executive Council and after that the Minister of Railways everyone of them has fallen down before it. I do not like to talk in terms of exceptions or comparisons, but I would say that only during the tenure of Shri Gopalaswamy Ayyangar was that tradition sought to be broken. Otherwise, that tradition of *maha brahminism*, that colonial tradition has remained unbroken and every person who has held the railway portfolio

[Shri Frank Anthony]

before and since independence has fallen down before it and worshipped it at its altar

What is happening today in the railways? Why is this general rot in the administration? It is there, perhaps you cannot label it, you cannot assess it tangibly, but it is there intangible and obtrusive I have dealt with railwaymen, I have been so close to them for 20 years There was this pride of service, pride of work, loyalty to work. Where has it all gone to? Is it there in the railway administration? It is not only disappearing, but it has practically disappeared That is why I feel so aggrieved When I offer my comments—you may regard them as criticisms—it is not because I have anything against the Railway Minister My own feeling is that sometimes we get people who are so good that they are taken advantage of They succumb before the pressures of this long tradition that is exemplified by the railway administration, because of their goodness

What is happening in the railway administration today? All kinds of accelerated promotions are given by the senior Class I officers to their contemporaries, not even to their colleagues, but to the other directly recruited Class I officers How many posts have been upgraded merely for the reasons that Class I officers may get accelerated promotions? It is happening all over I know that the Kripalani Committee recommended that certain posts should be upgraded I know also that want only, gratuitously, posts are being upgraded merely because some senior Class I officer wants another officer, because he belongs to the same service, to get some accelerated promotion What is happening with regard to your most junior Class I officers? It is destroying the railway administration

Take the ordinary newest recruits to the Class I service They have not completed their two years' training and they are sent out to district posts,

and the most senior Class II officers, men with 25 years of service, who have been the linchpin of the railways, are superseded They have been holding those posts in an officiating capacity for three or five years and yet, you will pick out a virtual school boy, who has not completed two years of training, give him accelerated promotion and send him out to a district post The senior scale posts have been filled by people who again are virtually school boys The Railway Board, I believe, has given a directive that no senior Class I officer, unless he is in the junior scale for four years, should get more than Rs 400 and should go into the senior scale appointment Make an investigation and see how many absolute youngsters, with less than four years' service, are going to senior scale appointments

What is the inevitable result? What happened before independence? You cannot become a senior scale officer unless you have done a minimum of 10 years or usually 15 years But now you are giving little boys with three years' service senior scale posts In doing that you deliberately supersede your Class II officers men who can buy and sell your Class I officers You do it because it is in the colonial tradition of Class I service to do it, and they are doing it more today than they have ever done before

What is the result? I have pointed a finger—the indiscipline of the Class IV staff and the sullenness and the resentment of the Class II and Class II people are there But why? You send out a boy to do a man's job The Class II people laugh at it, but because they are responsible officers, they do not laugh openly Because the Class III people see all their prospective channels of promotion blocked and choked, they get resentful And, the Class IV people are openly contemptuous of these youngsters That is why they do not command any respect, That is why discipline is disappearing

I do not blame them. You put out a boy of 19, 20 or 21, in a senior scale appointment. It is not natural, it is not human for him to be able to bring to bear the experience and capacity to deal with human beings—thousands of them. What do they do? Because they do not get the respect they want to get, because they cannot command, because they have not got the experience and capacity to do it, they do things which titillate the risible faculties of the other classes of workers. So, they begin to mete out savage punishments. That is what is happening and the whole thing is moving in a vicious circle.

I ask the Railway Minister not to take exception to what I am saying. I may be seeming to speak in anger. I used to speak very much in anger at one time but with the mellowness of advancing years I am speaking more in sorrow. I ask the Minister to listen to people who are actuated by *bona fide* motives. What grieves me today is, I thought and I have given up hope—that when the Minister came to this Ministry he would bring—I do not want to mix my metaphors—not only energy and zeal with the new broom but also he will bring some fresh air to this rather fatigued atmosphere of the railway administration. And I had hoped he would rather break the stranglehold of the colonial tradition exercised by the senior officers both in the Railway Board and elsewhere. I had hoped that above all the Railway Minister would deal personally with the grievances of staff. I am aware of his tremendous responsibilities. This is probably the most onerous Ministry in the Cabinet, a vast sprawling organisation. No one except a person with a moronic approach would say that it is a light Ministry. He has a mammoth responsibility.

But when you are dealing with a million men and when you are trying to break through the blank wall of colonial tradition, how do you deal with them? I am not making a com-

parison, comparisons are odious. But in almost the twenty years that I have dealt with the railway department, whether Europeans or Indians, I have found only one person who was prepared to break this tradition, and it was the late Shri Gopaldaswami Ayyangar. He was there, unfortunately for a very short time, but in that short time it was amazing how railwaymen throughout the country were electrified by a growing confidence, belief that however humble, however obscure they were, if they came to Shri Ayyangar with a complaint that a grievance was done, he would sit down and redress that grievance on the spot, ruthlessly setting aside decisions of General Managers and the Railway Board. That is my own experience. He never cared whether he is a son-in-law of a General Manager. He went to him, he discussed the problem and in five minutes gave his decision, as I said ruthlessly setting aside the order of the administration.

But today what is happening? Today, I do not know, I choose not to believe that they are doing it because they have the encouragement of the Minister, but deliberately certain General Managers refuse to deal with the most flagrant and most blatant injustices. Take the General Manager of the Southern Railway. He refuses most consistently to do it. His predecessor has dealt with it. Now you will find he refuses it. He sends a letter and refers it to the Railway Minister. Personally, I think it is an affront to the Railway Minister when the General Manager says I am not prepared to deal with it because he is an underling of the Minister. This is what the General Manager of the Southern Railway says when any case is sent to him. I do not know whether the Minister thinks this a good thing or a bad thing.

As I said, he has got these multifarious duties, but when the General Manager does not deal with grievances of the most strident and obvious

[Shri Frank Anthony]

character, as I know they do not deal with them but refer to the Minister, because he is much too big a person to deal with them, I do not know whether it is a matter of policy

Now the Railway Minister is a busy man and probably he wants to deal with these problems personally but he has not got the time to deal with all of them, because I am receiving literally thousands of labour problems, not entirely because I happen to be a representative of the Anglo-Indians but because I am the President of the representative union in this country the majority of the members of whom are Hindus. Now I get literally thousands of such cases I do not send them all to any one I intervene only when I find that a person cannot get any kind of redress, when he comes to me and says "I have been writing to the General Manager, I have been going through the normal channel two years or three years and still I cannot get a semblance of response", then only I write and then the General Manager says "you go and take this matter up with the Minister"

I am not saying that there should not be anomalies and injustice. In a vast organisation like this there must be anomalies, there must be injustice. But what I do criticise is the lack of will to do justice. How does it in any way adversely affect your administration if you do justice irrespective of from what quarter you get information of an injustice? That is what worries me this cliché of the normal channel. This was the cliché which was identified with the colonialism of the past age. They make a fetish of the "normal channel". Even when matters are sent by responsible people the General Managers do not look into them. "Normal channel" has been raised to godhead, to such an extent that unfortunately the normal channel in the railways means inevitably and ultimately the waste paper basket. That is the

normal channel of representations sent by the unfortunate subordinate railwaymen. They just go to the waste paper basket. And it is only when repeatedly and sedulously the thing goes to the waste paper basket that I seek intervention and then the General Manager says "no, whatever your case, I refuse to look into it" and that is why I send it to the Minister. Then, in nine cases out of ten the Railway Minister has not got the time to deal with it and he remits it to an Assistant Director of the Railway Board. Sir, I feel,—I do not want to arrogate any special superiority to myself—but I do think that when I present a case with a certain amount of experience of having assessed it, it does deserve a little better treatment. An Assistant Director in the Railway Board is a good fellow personally but he has been nurtured in the wooden-headed Railway Board tradition, and inevitably I get this cryptic stereotyped reply that "we see no reason to interfere". When I send it to the Railway Minister I would be hoping against hope that he will apply his mind personally to the case.

In the courts we talk in terms of outraging judicial conscience. But there is an administrative conscience too. Some of the cases that I sent to the Minister which he unfortunately remitted to the Assistant Director led to my getting this stereotyped *non possumus*. If only he had applied his mind to that I am certain it would not have outraged his administrative conscience. I say this because General Managers today refuse to deal with the grievances. There are more grievances today than ever in the history of the railways.

I am saying all this because I get flooded. I get frustrated. I get bitter and resentful that there is no redress today. There is no one who is prepared to apply his mind objectively and honestly. The General Managers, as I said, are the purveyors of this tradition. The General Managers, because of this colonial tradition will

not upset the orders of the Divisional Superintendent. But I do not expect the Minister to do the same thing. He is not nurtured in this tradition. I do not expect him blindly to accept the rubber stamp of his Railway Board or his General Manager. And when I say this, I am hoping that politics has got nothing to do with this. I am hoping that the Minister has not advised his General Managers not to deal with grievances unless they come through the National Federation of Railwaymen.

I do not know whether the Minister has endorsed this policy, whether he has inspired it, but my own impression is that the Railway officials today are sedulously concerned with boosting the National Federation of Railwaymen. I think this is not only wrong. This is immoral. Why should the Railway officials boost any particular Union? They do it. They do it deliberately. The whole machinery of the Railways today is geared to boost the National Federation of Railwaymen. The other side of the medal is geared to the victimising of railway men who do not join the National Federation or terrorising them into joining the National Federation, geared to victimising them if they dare to join any other independent union. This is a tragedy. It is more than a tragedy. It is something which is sordid. I will quote chapter and verse.

**The Minister of Railways (Shri Jagjivan Ram):** I would like to have some instances where any railway employee has been forced or coerced to join the National Federation of Railwaymen or victimised for not joining it. I will be glad to receive that information.

**Shri Frank Anthony:** I will be glad. As I say, I have a feeling that the Railway officials feel that they are doing something which will commend itself to the Minister. They feel that the National Federation has some kind of a political complexion and the

officials—most officials are courtiers—are out-heroding Herod. They think that if they deliberately and sedulously boost the National Federation, they will commend themselves to the Minister. I am hoping that they have no sanction from the Minister for this.

What is happening? We hear of unity of Railwaymen. Probably the Minister means it. But, the way the Railway administration approaches this problem of unity, unity to my mind today is not only a synonym, but it is a pseudonym for regimentation.

**Mr Chairman:** The hon Member's time is up.

**Shri Frank Anthony:** I have asked for half an hour. I think I have taken only about 20 minutes. The Speaker was pleased.

**Mr Chairman:** The hon Member has three minutes more to go to make half an hour.

**Shri Frank Anthony:** With all due respect to you, Sir, I am afraid, it will undermine the quality of my speech. I shall defer. Please relent at least 8 minutes. I am coming to the best part of my speech.

**Shri Hem Barua (Gauhati):** May I know if the Chair encourages quality of speech also?

**Some Hon Members:** Surely.

**Shri Frank Anthony:** There is this almost calculated policy of doing something by the administration to herd people into the National Federation. I say this also. I do not want to point my finger at any Federation. But, whatever the reasons, the National Federation of Railwaymen is not dealing with hundreds of thousands of grievances of railwaymen. I do not know, probably they are preoccupied with boosting their figures as compared with those of the All India Railwaymen's Federation or again preoccupied with our communist



[Shri Frank Anthony]

friends, who are boosting their figures by moving to Class IV. It has been unfortunate—What happens to Classes III and II? Who is bothering about them? Nobody bothers about them, because they do not represent numbers. Today, because number matters, in the matter of recognition, everybody is going to Class IV. I ask the Railway Minister, if he does not deal with their grievances, when they are represented by persons like me, where will they go to get their grievances redressed? No Federation is concerned with them. What is happening? The Class II officers, as I have said, have represented the corner-stone of the railway fabric. Class III have given the ballast to the railway administration. They have given it stability. They have kept it always on an even keel, whether it was against agitation against subversion or against violence. Today, what is happening? You are grinding them into dust. There is this upper mill-stone of Class II Mahabrahmin. There is the nether mill-stone of the new aristocracy of the proletariat. Between them, classes II and III are thrown unto the wolves. I hope the time will never come when the Railway administration will have to go to these classes II and III to save them. Because Class I has collapsed and their back has been broken. Class IV has risen in revolt because you yourself are grinding these people into dust. You are emasculating them. You are depriving them of the capacity and the will to work, as they have always done.

An even worse feature is this. The Railway Minister asked me to give instances of victimisation. I will give him instances. I am speaking today with a feeling.

Mr. Chairman: Order, order. Only so long as the hon. Member will do it in the next three minutes because I am going to ask him to end his peroration by then.

Shri Frank Anthony: Let me give an instance of victimisation. At the Annual General meeting of my own union this year, while I was having the lunch break, men came to me stating, there are a lot of railway policemen in plain clothes questioning us, intimidating us, as to why we came to this annual General meeting. By the time I rushed back, they made themselves scarce. I issued a press statement on this.

There is a circular which I have got here. I was going to read it. The Chairman is a little hard on me. It is a circular dated 12th December, 1958 from the Divisional Superintendent of Bezwada. Look at the affrontery of the circular. He invokes rule 9 of the Railway Servants Conduct Rules that a Railway man shall not, except with previous consent, make subscription to certain things. I do not know what he means. Look, how you interpret. No railwayman will make subscriptions to any unrecognised Union either on the Railway premises or off the railway premises.

Shri Jagjivan Ram: I might inform the hon. Member perhaps he knows that the circular which was not very happily worded has since been revoked. When it came to my notice, it was revoked.

Shri Frank Anthony: Let me then give a last example. Unfortunately it will be a little difficult to prove. It happened to be one of the office-bearers of my own union—a Hindu, not a member of my community, a man with extraordinary record.

Shri Jagjivan Ram: I may, at this stage inform the House that in the Railway there are so many unions which are not recognised. An unrecognised union cannot claim the same privileges which a recognised union can claim.

Shri Frank Anthony: I concede. What has happened here? The man had it put in his confidential record.

as a crime that he was a member of an un-recognised union. The tragedy is this. I will have to deal with it a little later. Confidential copies are not given. If an official wants to damn a subordinate, it is not an adverse report, he merely writes, 'This man is a member of an un-recognised union.' Do you know what happened in the case of the office-bearer, who went for Class II selection? He was asked, "Are you a member of that union?" He said, 'Yes.' He was asked, "Why have you not resigned?" "Why should I?" he said quite rightly, "I have the privilege of being the President of the oldest union which is the only well run union, which is the only union which has financial stability, which is the only union which gives benefits which no other union gives." It was put in his confidential report. He was not selected for class II because in his confidential report, it was so recorded. If the Minister sends for the file I know what will happen. The Railway officer who gave that confidential report will extract it and he will put in a false confidential report. That is another matter.

**Shri Jagjivan Ram:** It is very difficult for me in such cases. In the first place, I am not prepared to believe this story. In the second place

**Shri Frank Anthony:** I have done my part, Sir.

**Shri Jagjivan Ram:** I have done only proper that when some allegation is made, I will call for certain documents and records and see whether the allegations are correct or not. If it is stretched to this extent that the records given to me will be changed, there is nothing for me to do in that case. Any allegation can be made here and there will be no ground or proof to substantiate that. It will become very difficult. Any allegation can be made. I wanted to point that out.

**Shri Rajendra Singh (Chapra):** At the outset he said that he was not prepared to believe. If that is his presumption at the very start, how do you think he will call for the file or look into the matter? That is the point I am pressing.

**Mr. Chairman:** In any case, the hon. Minister knows what to believe and what not to believe.

**Shri A. C. Guha (Barasat):** On reading the Railway Minister's Budget speech and the connected papers, one would feel that considerable progress has been made in many matters which would deserve the recognition of this country and of the country. New lines have been opened, the rolling stock position has been improved, but more pleasing is the fact that on the manufacturing side the Railway Board has been able to make very good progress. Both on the manufacture of coaches and of locomotives, and also of certain equipments, considerable progress has been made, and it is expected that the Indian railways, as regards their coaches, locomotives, wagons and other equipments, can expect to be more or less self-sufficient in the not very distant future.

On the other hand, there are some dark spots which deserve serious consideration. The revenue on the traffic side has not been increasing as was expected. In fact, in the present year the revised estimate is about Rs 13 crores less than the budget estimate, and ordinary working expenses have gone up by about Rs 6 crores. The net result is that there is a deficit of about Rs 19 crores from the budget estimate of the net revenue that was to accrue to the railways during this year. This fact that our traffic revenue has gone down cannot simply be explained, particularly on the goods side, as the hon. Minister has tried to explain, by the diversion to road transport. There must have been some other factors on account of which this reduction has

[Shri A C Guha]

taken place. Even if a considerable portion of this reduction is due to diversion to road traffic, there also the Railway Board should examine the position.

The Railway Minister is reported yesterday in the Rajya Sabha to have uttered some words of warning to the industrialists. I wish he had not done that. It is more a question of setting his own house in order than chastising others. I think the rates by road transport are somewhat higher, rather considerably higher, than the railway freight and yet why do private parties, industrialists and commercial men prefer road transport? That should be properly examined.

My own suspicion is that there is so much corruption in the railway department and consequent harassment of the parties, and insecurity of the goods due to pilferage, that the people prefer to go to road transport and avoid railway transport, thereby avoiding also the unnecessary harassment which results if they do not agree to pay illegal gratification. I hope the Railway Minister will not try to make light of this charge of corruption. That is not a peculiar feature of the railway department alone. More or less that is a common feature of the entire administration.

Some days back an hon. Member of this House, a very respected Member of this House, Acharya Kripalani made serious allegations about the railway department as regards corruption and I think that is more or less a true picture of things. Hardly anything can be done in the railways or any other department without paying some illegal gratification. My suspicion is that the preference of the industrialists and the business men for road transport is primarily due to these corrupt practices prevailing in the railway department and the consequent harassment of the people.

Moreover, railway transport is not as quick as road transport. That is also a matter which the railway department should try to improve.

The monetary target of the Second Plan will be almost fulfilled by the Railway Board during this year and the next year, but as stated by the Minister himself the physical target will lag behind because prices of things have gone up. But then how will he make up this deficit in the physical targets so that the railways may cope with the volume of work that may come to them during the Third Plan period?

Huge amounts of loans have been given to the railway department from foreign countries. I think the total amount would be near about 250 million dollars and the interest on this would also be a huge charge on the railway department. The Railway Minister has made an estimate that in the coming year the net profit of the railways would be Rs 21 crores. I am afraid he has made a rather too optimistic calculation. His expectation of the volume of transport may not be quite correct. Some of the industrial goods may not move as he expects. Textile and cement and even steel may not be in so big a volume as to compensate for the loss of this year. Even the movement of foodgrains is also not likely to be very much higher than the present year due particularly to the non-import of any foodgrains from foreign countries and also to nationalisation of the foodgrain trade. The present position is that foodgrains are not moving from the interior to big cities or industrial towns and whatever foodgrains are moving are moving mostly by road transport.

Then he has also not taken into consideration the effect of the Pay Commission's recommendations on the revenues of the railways. Considering all this, in the coming year we cannot expect he would get anything very much more than this year's figure of Rs 13 crores. The result is

that the Railway Development Fund is dwindling year by year. It has come almost to rock bottom. And the Railway Board have to borrow from the General Revenues. This is an alarming feature. The railways are expected to finance at least a considerable proportion of their normal development works. So, if they have to borrow from the General Revenues for these normal developmental works, then that would not be a creditable thing for the Railway Ministry

13 hrs.

The Railway Minister has stated that the demand for wagons was slack this year. That is due primarily to the fact that a number of wagons have been put on the track, and the volume of business has not increased very much. In 1957, the increase in industrial development was very much less than in the two previous years, and in 1958 it is still less, it is expected to be only two per cent as compared to eight or nine per cent in 1955-56 and 3.5 per cent in 1957. So, this year also there may be a slack in the demand for wagons. But we expect that with the tempo of development in the Third Five Year Plan the present reserve stock of wagons would be fully utilised. And it is not quite a bad thing that some wagons have been put on the track even though for the present they may be in excess of the actual demand.

Another good thing which I should mention here is in regard to the movement of coal. During the last three years the position has improved considerably. The movement of coal is a very important item. Though it is not so much a paying item for the Railways, yet for industrial development it is a very important item and I think, during the last three years, there has been considerable improvement.

I would now like to refer to the ordinary working expenses. While the traffic revenue has fallen or is expected to fall from the budget estimates

by about Rs 13 crores, the working expenses are expected to go up by about Rs 6 crores compared with the budget estimates. The railways which are the largest single industrial unit in the public sector should show an example of operational efficiency as also its capacity to earn. The performance of the railways will be judged mainly on this basis. And I wish that the operational efficiency of the railways may be considerably improved so that the ordinary working expenses may go down.

The Railway Minister has referred to the report of the expert committee on coal and said that the report is being examined. This year also, I find that the net expenses on coal consumption i.e. fuel consumption have gone up by about Rs 2 crores. Of course, there have been more wagons and there has been a greater movement of the trains, but still we feel that there is enough scope for economy in fuel consumption. I wish that the report of the expert committee on coal may be examined quickly, and I hope that the implementation of that report will improve the position by minimising our expenditure on fuel consumption.

Since you have rung the bell, I shall now come to some matters of local importance. First, I would refer to the Sealdah section. That is the most neglected section of the Indian Railways.

**Shri Rajendra Singh:** How does the hon. Member say so?

**Shri A. C. Guha:** There is hardly any goods traffic in the Sealdah section except some jute traffic, so it gets less attention. I am sure the hon. Minister must have personal knowledge of the passenger traffic in the suburban section of the Sealdah line, and that is also a paying traffic. He should do something to improve the passenger amenities and the punctuality of the trains in that section.

**Shri Jagjivan Ram:** That is why it is going to be electrified.

**Shri A. C. Guha:** I am coming to that. I do not know how far it will be electrified. I think the total estimate is Rs 15 crores, and so far, they have been able to spend only Rs 94 lakhs or so, and next year, including budget estimate the total will be only Rs 225 lakhs. As for the time by which this scheme will be completed, there is no mention. I hope that the whole of the Sealdah section may be electrified and the work may be completed at least by the first year of the Third Plan. The hon. Minister nods his head about it, and, therefore, may I take it that he agrees to my suggestion and accepts my expectation?

**Shri Jagjivan Ram:** It will receive favourable consideration.

**Shri A. C. Guha:** All right.

Another small thing which is much nearer to my home is in regard to the Barasat-Bashurhat line. Some blame is laid on me in this regard. At one stage I had intervened because some lands containing some graves of the Muslims were to be acquired. But, if there is any difficulty in that particular piece of land, I think there may be a diversion line. It may not be a very big diversion line, but it may be only for about half a mile or even less. As far as my information goes, the case has gone to the High Court, and the High Court may not decide it in two or three years' time and till then, the work on this line will be kept in abeyance and are we to understand that the work on this line will not start till the High Court has given its finding? I request the hon. Minister to examine this question, and if there is any difficulty, he may consider some other diversion line so that the difficulty may be bypassed and the line may be completed, because it is an urgent necessity for the entire area since the light railway had been abolished about five years ago the people have been suffering.

I would like also to state that the hon. Minister may do something about

the Kalighat-Falta line. I think it is a small line which covers only a distance of about two to three miles. Since a lot of people have been using this line as daily passengers, I think something should be done about this suburban line also.

As regards ticketless passengers I would request the hon. Minister to be more strict in this matter and to see whether there is some collusion of the railway staff or not. My own apprehension is that this thing cannot go on without some collusion of the railway staff, maybe, at the lower level. But, something should be done to check this. It is corroding the moral character of the people and it is also depriving the Railways of their due revenues. So, from a moral as well as a financial point of view, I request the hon. Minister to examine this question and see that at least there is no collusion from the railway people in this immoral and illegal practice.

**Mr. Chairman:** The hon. Member from Chingleput. After that, I will call the hon. Member from Sitapur (*Interruption*). No further information just now.

**Dr. Krishnaswami (Chingleput):** Sir, I should like to pay my humble meed of tribute to the hon. Railway Minister for the earnestness and sincerity that he has displayed in tackling many of these difficult problems—problems which are difficult in all conscience, especially, his treatment of the welfare of railwaymen was particularly heartening to me.

We are to have a large number of secondary schools, we are to have subsidised hostels and primary schools. There is only one observation which I have to make and I hope the hon. Minister will not take it amiss when I suggest that in opening such primary and secondary schools we ought to make provision for the admission of a certain proportion of

outside to these institutions. Otherwise, there is the danger of railwaymen being considered to be a special case and this in turn will create other social problems.

It is also heartening to be told by my hon. friend that we are making great strides in producing mechanical equipment and stores within our country. One would have wished for a clearer statistical account of the needs that have been met by production within our country. We might then have been in a position to throw light on how far our plans for development should be improved and expanded.

Having disposed of these matters, I now turn to a consideration of certain disquieting features of the Budget. Let me make this observation at the outset. I feel sad that a well intentioned Minister has not been served well by his advisers. One has only to peruse the analysis that he has made of the various figures pertaining to investment to arrive at this conclusion.

My hon. friend, in his account of railway investment, pointed out that investment expenditure reached the peak in 1957-58, the second year of the Second Five Year Plan. Whatever might be the defects of the Railway Board, stinting on expenditure is not one because it is one of the best organised spending departments of the Government of India. And, although we may have doubts regarding the wisdom of the choice of certain projects, we cannot deny their ability to spend well. My hon. friend, on the basis of his calculations, points out that we would be able to spend by the end of the Second Five Year Plan. 1121.5 crores of rupees in money terms and in real terms handle 162 million tons of originating freight traffic as originally planned!

Now, this is a surprising statement, since, obviously costs have mounted up since the Second Five Year Plan was drawn up. While it is most gratifying to learn that the Railways would be able to handle this traffic, Parliament has to ask two immediate

questions of the Railway Board and the Railway Minister who is here to represent it. How comes it that at a higher cost level the same amount of originating freight traffic can be handled by the Railways? Secondly, has the Railway Board made adjustments implicit in the changes in the Plans that have occurred since they were drawn up? It is clear that something has gone wrong somewhere. The original calculations, in my humble opinion, were either miscalculations or were accepted on the ground that the other spending departments knew less about railway investment.

No one can complain, least of all the Railway Board, that the traffic has not increased to the extent to which it was anticipated. My hon. friend speaks of 'trends,' "of the increase in freight traffic of only 2 per cent on broad gauge and 7 per cent less on metre gauge as compared with the previous year." But, where do all these arguments lead us when the very basis of the original Plan of Rs. 4,800 crores has been changed to Rs. 4,500 crores and, in the intermediate period, costs have mounted up phenomenally? And, this must, certainly, have repercussion on the amount of traffic to be handled.

My hon. friend points out that there has been a trend of decline in traffic last year. Need one be surprised, Mr. Chairman, at what has occurred? Last year was a year of lower economic activity in the country. Food production had declined; industrial activity was sluggish; and these factors must have influenced the transport of commodities, high rated as well as low-rated in value. Yet the Railway Board must think of road transport as the villain of the piece! But even if the fall in freight earnings is not due to sluggish economic activity, even if it be due to competition from other sources, from vehicles on road, one should not approach this question from the standpoint of Railways and create a scare.

We have to look at this question of transport not from the point of view

[Dr. Krishnaswami]

of Railways but from the standpoint of methods of carrying traffic. Let us look at this problem in the proper perspective. Let us not cloud our appreciation—I say with great deference to my hon friend the Railway Minister—by speaking of mis-utilisation of national resources. It is a grand phrase, which, may mean anything or which may mean nothing. All taxes, let us realise, paid by motor vehicles since 1939 including the petrol tax as well as the sales tax more than cover the costs of roads. There is something more which happens. These taxes contribute handsomely to the general funds of Government, a factor which we have to take into account in assessing the contributions made by Railways and other types of transport as well.

Besides, let us realise, that these taxes contain a subsidy element for bullock carts which, on social grounds, we cannot and should not tax and which wear out roads more than buses or lorries. If, in spite of the preferential position that is enjoyed by Railways, there is a change of custom, surely we must do some re-thinking. And, it is to do some re-thinking that I address myself to the hon Railway Minister and through him to the Railway Board to do some re-thinking.

My hon friend speaks of faster traction by diesel. But, let me point out to him that while diesel traction is welcome on other grounds it has smaller influence on speed and quick movement of trains. We have to realise that delays occur in the loading stations. The delay of wagons caused by loading and unloading and marshalling operations dependent upon the efficiency of the administration must have had its effect upon the users of transport. Also, wagons are not covered. Speaking as a Member of the Railway Corruption Enquiry Committee which went into this problem, may I be humbly allowed to point out that while we did not wish to asperse any body of men, because that would not be proper for us to

do so, we had to point out that so far as those wagons were concerned, because they were uncovered, therefore, a great deal of pilferage of articles occurred. And, if the Railway Board or the Railway Administration can provide better wagons, covered, and can prevent pilferage, many of the customers who had turned away during the past 3 or 4 months may yet come back like Little Bo-peep. And, thus an attempt has to be made by the Railways. We have to realise that unless that is done, it will not be possible to attract custom. All these factors will have to be taken into account before we decide on any policy of strengthening the Railways. If the Minister will do Parliament the favour of making the Railway Board re-think a bit, he would find that "public carriers" in spite of certain limitations that are imposed on them have greater advantages over "free lance" operators, especially where they are a monopoly. We can improve our services, as I pointed out, or shift wagons from one area to another because there is congestion in other areas. We should make fresh traffic surveys and find out how we should attract customers and search for new markets in a country which has yet to make great strides in all forms of transport. Above all—I do not wish to suggest anything definite on this occasion as the amount of technical information on this subject is limited and has not yet been obtained by those in high authority in the railway and transport administration—in co-ordinating road-rail-ship transport, we must not ignore the users' claims. Let us not commit the mistake which Thailand made some sixty years ago of suggesting that the railway should be put on one line and road should only act as feeders of railways. Today the problems are so difficult there. The question of transshipment of goods from one point to the other has been rendered so difficult that people are beginning to think that the Minister who devised that policy sixty years ago has put a brake on the economic expansion of Thailand altogether. This

is a very difficult problem. It is but human on the part of the railwaymen who have spent their lives in the cause of the railways to adopt a sectional point of view. The same thing occurred in the case of British transport. When the matter came up for review sometime in 1951, Parliament took a very strong stand and told Sir Brian Robertson, the Chairman of the Board of Transport, that he could not think of co-ordination as being synonymous with suppression of other methods of transport. In all attempts to bring about a revolution in railway transport, they said, let there be more modernisation and let there be an encouragement to a better type of service and let us also see how far we can make both the road and rail and also other forms of transport put on equal footing. In India historical conditions are different. We have given a preferential position to our railways. If in spite of it there has been some amount of competition from road, we should not be squeamish about it. We should not try to suppress economic development just because we feel we are not able to meet competition. In this connection, I should like to suggest to my hon friend that a time has arrived when we should have more sizable zonal units of these railways. My hon friend who preceded me spoke of the lack of response on the part of the managers. But may I point out that this lack of response is due to the fact that there is centralisation of authority in the Railway Board and that the zones are so big that the managers find it impossible to know what their personnel problems are. The Railway Corruption Enquiry Committee went into this matter at considerable length and there is a lucid paragraph on this point of administrative responsibility and accountability which I commend to the attention of the hon Railway Minister. The time is ripe, it was ripe long ago for making modifications and the sooner we make modifications, the better it would be from the point of view of improving the efficiency of our railways.

But let me proceed to a basic question which I raised at the outset. I pointed out that in the analysis of the figures presented by my honourable friend there was a lacuna. Since the overall Plan has been reduced from Rs 4900 crores to 4500 crores, adjustments must necessarily be made. The costs have also mounted up. The hon. Minister has come to Parliament with a request that a Rs 10.5 crore loan should be given from the general revenues. I have no objection to conceding to such a request but surely when the very basis of the Plan has been altered, Parliament should have a right to know how the priorities have been ordered by the Railway Board. Let us have a white paper on what exactly are the priorities and let the Railway Board present through the Minister a plan of priorities and let Parliament have an opportunity of judging how the experts have applied their minds to these questions in the light of changed conditions. There must certainly be a revision of priorities. This leads me to another point which is rather important and to which I should like my hon friend to give his special attention. We were told that because of the high priority attached to plan developments we could not satisfy the unsatisfied demands of many areas for several years. In many cases, in my humble opinion such an argument was nothing else but a pretext for inattention to the problems of railway development, particularly in the south. But now that the total outlay on the Plan has decreased and costs are mounting up, there is no need to rely even on this pretext. There ought to be a greater consideration of the unsatisfied demands of areas in the south and of the various other areas and they should be taken into account. Let me mention only a few instances. They are by no means exhaustive. I am only to content myself with mentioning a few instances in the General Debate and I shall deal with them in detail when I come to the Demands for grants. Everyone knows that trains coming in and going out of Madras are held up for a long time;



[Dr. Krishnaswami]

there is a virtual bottleneck. In fact by our inattention we are creating conditions for competition and giving the custom to road transport by really blocking up traffic and not having attended to the problem of line congestion earlier. It is obvious to any one who has given thought to this problem that double lines should be laid up at least right up to Ponneri in the north and at least up to Chingleput in the south to relieve traffic congestion. It ought to have been done earlier; it was not done because there was lack of attention to the problems of these areas. I am glad to find that my friend suggests that now that there is power, there will be electrification of the Tambaram-Villupuram line. But I would only like to say that there should be electrification not only from Tambaram to Villupuram but from Tambaram to Vridachalam because Vridachalam after all is nearest to the centre of the Neyveli industries. Now that power is available, there is no need to hold up the other project also of electrifying Madras-Arkonam line as well. It would relieve congestion. Besides, the satellite cities that have to spring up and which we are really anxious to promote would not come into being unless some of these developments are taken up. There are other places to which my hon. friend has referred. My friends Shri Elayaperumal and Shri Narasimhan will of course deal with the problems of other areas

Finally, I should like to make a personal plea to my hon friend the Railway Minister. It is good to listen to the wisdom of experts but the Minister should also—and I say it with great deference to him—overrule these experts. Sometimes experts are wooden and hide-bound in their approach to these problems. I have a feeling that the present Railway Board, though it consists of many eminent persons has not displayed that prescience or understanding of the deeper transport problems of our country. If we are wooden, there

cannot be any possibility of any intelligent planning. I suggest to my hon. friend that he should either convert the bureaucracy that is working under him or have new blood in the Railway Board so that it may tackle these problems afresh. Above all I should like him to apply his mind to the problems of zonal reorganisation. As I have already said, these organizations are so wide and so overlapping that unless we are able to decentralize authority and create more zones and give more power to the General Managers to settle these problems, it will not be possible for us to have anything done substantially. I do realise that there would be certain abuses of authority, but after all, the Railway Board and the hon. Minister are there as appellate authorities. In any event, my vision of a Railway Board is that of a high-powered policy-making body, not of a detailed supervising body which concerns itself with problems of patronage and personnel, important though these are, these do not fall within the purview of a policy-making body.

Mr. Chairman: The hon Member for Sitapur. After that, I shall call the hon. Member for Dhenkanal and then the hon. Member for Dhanbad.

श्रीमान् जना नेहरू (सीतापुर) : श्रीमान् जी, मैं समझती हूँ कि रेलवे बजट का नक्शा इतना बुरा नहीं है जितना कि बताया गया है। लेकिन हा फोक एन्वनी साहब की स्वीच जब मैंने सुनी और जब मैंने अपने प्रश्नों की शहनशाहियत, की चर्चा सुनी तो मुझे बहुत दुःख हुआ और मुझे रंज हुआ। जब प्रश्न यहाँ थे तब तो यहाँ पर शहनशाही हुकमत थी और जो मुलाजिम उस वक्त थे वही आज सारी मशीनरी के पुर्जे हैं लेकिन वे पुर्जे जो हैं, आज भी अगर वे यह करें कि न.वे से नीचे दज के मुलाजिम के लिए यह हुकम दें कि तुम अन्दर क्या कह सकते हो, बाहर क्या कह सकते हो, तुम इस मीटिंग में जा सकते हो, इस यूनियन में शिरकत कर सकते

हो और इसमें नहीं कर सकते हो यह ठीक नहीं है। इस तरह की साहजचाही दृष्टिकोण के खिलाफ हम खुद लड़ें हैं और इस तरह की चीज हमने छोड़ी है जोकि धरोहरों द्वारा बनाई गई थी। मैं समझती हूँ कि अगर आज हमारी मिनिस्ट्री के अन्दर ऐसा कोई धुन लग गया है या ऐसी कोई बातें होने लग गई हैं तो हमें उनको खत्म करना होगा, हमें उनसे एड-मिनिस्ट्रेशन को साफ करना होगा। यह बात फ्रेंक एंथनी साहब की जजानी सुन कर कि आज हमारा जो राज है उसमें छोटें से छोटें दब्बों के मुलाजिमों को इस तरह से सतयाया जा रहा है, बहुत दुःख हुआ है और मैं चाहती हूँ इस तरह की चीज नहीं होने दी जानी चाहिये।

आज हमारे देश के सामने पंच वर्षीय योजना है और आप जानते ही हैं कि पंचवर्षीय योजना की जान और हाथ पैर जो होते हैं, वे ट्रांसपोर्ट ही होते हैं। अगर ट्रांसपोर्ट ठीक नहीं होता है, चाहे वह रेल का हो, रोड का हो, बस का हो, किसी भी तरह का हो, जो योजना ठीक प्रकार नहीं चल सकती है और जो प्रोडक्शन देश के अन्दर होता है वह चारों तरफ नहीं भा जा सकता है। इस बात को सामने रख कर हमें देखना है कि इस सम्बन्ध में हम क्या कर रहे हैं और क्या करने की गुंजाइश है। रेलवे बजट और जो रिपोर्ट दी गई है उसको देखने के बाद पता चलता है कि एफिजेंसी का भ्रम भी कमी है। रेलवे देश के लिये बहुत ही महत्व रखती है, बहुत ही जरूरी चीज है, इस वास्ते इसमें एफिजेंसी का ध्यान बहुत जरूरी है। मैं मानती हूँ कि हमारे मिनिस्टर साहब ने काशिश तो बहुत की है एफिजेंसी लाने की लेकिन अब भी हाजत यह है कि इसमें एफिजेंसी की कमी है।

अब जो हाजत हमारी गाड़ियों की है, उसकी तरफ मैं आती हूँ। तीसरे दब्बों की जो गाड़ियाँ हैं, उनको देख करके बकर हमें खुशी होगी है। मैं मानती हूँ कि तीसरे दब्बों की तरफ हमारे रेल वालों

का ध्यान बचा है और इस धोर उन्होंने अपना पूरा ध्यान दिया है और कोसिस की है कि उसमें सफर करने वाले मुसाफिरों को सहूलियतें दी जाएँ, उनकी तादाद बढ़ाई जाए। लेकिन आज हाजत यह हो गई है कि तीसरे दब्बों की तरफ तो ध्यान दे दिया बचा है लेकिन फर्स्ट और सेकेंड क्लास की धापने गत बचा ही है। इन दो क्लासों की आज हाजत यह है कि न उन पर रंग किया जाता है न रोगन किया जाता है, न उनमें कोई चीज सावृत मिलती है और देखा जा रहा है कि हर तरफ से चीजें लड़की जा रही हैं। आप फर्स्ट और सेकेंड क्लास नहीं रखना चाहते तो न रबें लेकिन अगर आपको इनको रखना है तो आपको चाहिये कि धाप ठीक तरह से इनको रखें। आज भी यह होता है कि जब हम बर्ड क्लास में जाते हैं तो तबीयत हमारी खबराती है गौकि आपने सहूलियतें दी हैं, लेकिन फिर भी तबीयत खबराती है और खबराती इसलिए नहीं है कि वह बर्ड क्लास है, खबराती इसलिए है कि हम देखते हैं कि जो फुटबोर्ड होते हैं, जो पटकियाँ होती हैं उनमें लोग टंग जाते हैं। मैं आपको यह भी बतलाना चाहती हूँ कि बर्ड क्लास की सारी खुबसूरती इस वास्ते चली गई है क्योंकि फुटबोर्ड्स के ऊपर मुसाफिर टंगे जाते हैं। कुछ दिन हुए आपने यहाँ पर एक बिल पास करवाया है और आपने सजायें भी रखी हैं उनके लिए जो फुटबोर्ड्स पर सफर करेंगे, लेकिन मैं समझती हूँ कि ये सजायें और यह जुर्माने और यह जेलखाने दे देने से आपका जो नफसद है वह पूरा नहीं हो सकता है। आपको इसका कोई और ही इलाज करना होगा। मैं समझती हूँ कि जब तक आप गाड़ियों की तादाद, रेलों की तादाद नहीं बढ़ायेंगे, तब तक इस तरह की चीज को रोकना नहीं जा सकता है।

[श्रीमती उमा नेह्रू]

जब हम रेलवे प्लेटफार्म पर नजर करते हैं तो वहां पर भी हमें एक प्रजीव ही चीज दिखाई देती है। फागनों के टुकड़े इधर उधर बिलरे पड़े दिखाई देते हैं, फलों के छिलके गिरे हुए दिखाई देते हैं, मूयफलों के छिलके खूब अच्छी सदाद में दिखाई देते हैं। और, इन सब चीजों से अगर हम बच बच कर चले भी तो भी स्टेशनों पर हाकरों की इतनी भरमार हो गई है, इतना बे चीखते और चिल्लाते हैं कि कुछ कहने की बात नहीं और रास्ता मुसाफिरों के गुजरने के लिए नहीं छोड़ते हैं। आपकी मुसाफिरों के लिए चलने फिरने के लिए जगह रहे इसका भी बन्दोबस्त करना है। शोर इतना होता है कि अगर हम कोशिश करें भी कि लाउड स्पीकर को सुन सकें, तो वह भी नहीं सुन सकते हैं। उस गुल में लाउड स्पीकर भी चीखने लगता है। मैं एक सुझाव आपको देना चाहती हूँ और वह यह है कि आपने लाउड स्पीकर तो लगा दिये हैं जोकि यह बताते हैं कि फलां प्लेटफार्म से फलां गाड़ी जाती है और फलां टाइम पर जाती है, लेकिन आप बड़े बड़े स्टेशनों पर रेडियो भी लगा दें और अगर आपने रेडियो लगा दिये और उन रेडियोस से तरह तरह के गाने बजवायें तो मुम्किन है कि लोग सामोशी के आपके गानों को सुनें। मैं चीन में गई थी और वहां पर स्टेशनों पर मैंने रेडियो बजते हुए सुने थे और देखा था कि लोग सामोशी से सुन रहे हैं। वैसे चीन के लोग कुछ स्वभाव से भी सामोशा होते हैं।

आपकी रिपोर्ट देखने से पता चलता है कि आपने रेलवे एम्पलायीस के लिए अकन भी बहुत कुछ तैयार किये हैं, मैटनिटी सेंटर भी बनवाये हैं, सिखा की

फैसिलिटीस भी बढ़ाई हैं, लेकिन जितनी ये सब चीजें बढ़ाई जानी चाहियें थीं, उतनी नहीं बढ़ाई गई हैं।

अब मैं मीटर गेज के बारे में कुछ कहना चाहती हूँ। मेरी कांस्टिट्यूएंसी जो है वह मीटर गेज पर ही है। शुरू शुरू में जब मैं मीटर गेज की ट्रेन में गई तो मैंने देखा कि अगर किसी स्टेशन पर वह गाड़ी अटक गई तो अटक ही गई और तीसरी तीसरी घंटे तक या इससे भी ज्यादा लेट अपने डेस्टिनेशन पर पहुंची। जब इस तरह से मैं लेट पहुंची तो मैंने रोडवेज का इन्तेमाल करना शुरू कर दिया। जो बसें हमारे यहां चल रही हैं उनमें सफर करके मैंने देखा है कि वे तीन घंटे और दो घंटे पहले पहुंचती हैं रेलवे से और इसका नतीजा यह हो रहा है कि आपकी ज्यादातर जो मीटर गेज की ट्रेंस हैं वे खाली ही जाती हैं। लोब पसन्द करते हैं कि वे बसों में सफर करें। बसों में किराया चाहे रेलवे से कुछ अधिक देना पड़ता है लेकिन वह हमें मंजूर है क्योंकि हम समय पर जहां हमें जाना होता है वहां पहुंच सकते हैं। ब्रॉड गेज की जो ट्रेंस हैं उनकी जो एग्जेंज स्पीड होती है वह मैंने देख ली है और वह २७ से ३० मील फी घंटा से ज्यादा नहीं होती है। आप भंदाजा लगा सकते हैं कि जब ब्रॉड गेज की यह हालत है कि २७ से और ३० मील फी घंटा से ज्यादा वे ट्रेंस नहीं चलती हैं तो मीटर गेज में हालत क्या होती।

अब मैं केंटरिंग के बारे में कुछ कहना चाहती हूँ। यहां पर मैंने देखा है कि क्वालिटी और क्वांटिटी दोनों ही गिर गई हैं, क्वांटिटी भी गिरी है और क्वालिटी भी गिरी है। मुम्किन है क्वालिटी इस बास्ते गिरी हो कि वहां पर प्रापर

सुपरबिजन नहीं है, क्वांटिटी क्यों गिरी यह मैं नहीं कह सकती हूँ शायद इसलिए गिरी है कि चीजें महंगी हो गई हैं या कोई और समस्या है, इसलिए गिरी है, मैं नहीं कह सकती।

श्री ब्रज राज सिंह (फिरोजाबाद) :  
कोरप्शन की वजह से गिरी है।

श्रीमती उमा नेहरू : मैं चाहती हूँ  
इस पर भी आप गौर करें।

असली बीज जो है वह प्लान की है और उस पर मैं आती हूँ। मेरी कांस्टि-ट्यूएंसी, जो कि सीतापुर है, मेरेन मार्किट है। वहाँ मूंगफली, दालें, गुड़, गेहूँ इत्यादि सभी चीजें पैदा होती हैं। मैंने देखा है कि वहाँ के मर्चेंट्स जो हैं वे बराबर परेशान रहते हैं और उनकी शिकायत रहती है कि उनको बैग्स नहीं मिलती हैं, बैग्स की कमी है। यह शिकायत उनकी बहुत पुरानी है। जिस वक्त लाल बहादुर शास्त्री जी रेलवे मिनिस्टर थे, उस वक्त भी मैंने इस शिकायत को उनके सामने रखा था और बताया था कि वहाँ मार्किट की यह हालत है और उन्होंने मुझ से यह कहा था कि जब द्वितीय योजना आएगी उसमें हम इसका बन्दोबस्त करेगे। बात यह है कि लहरपुर शहर जो है, जहाँ से बहुत कुछ माल आता है, कच्चा माल आदि, उसके आसपास तो स्टेशन हैं लेकिन लहरपुर खास जहाँ पर पैदावार ज्यादा होती है वहाँ पर कोई प्लेटफार्म नहीं है, कोई स्टेशन नहीं है। इस विभाग के वास्ते वहाँ पर स्टेशन बनाना कसई मुश्किल बात भी नहीं है। यह मैं इसलिए नहीं कहती हूँ कि पॉलियामेंट के एक मੈम्बर की वहाँ कांस्टिट्यूएंसी है बल्कि इसलिए कहती हूँ कि आपका यह धर्म है, आपका यह फर्ज है कि आप ओडकेशन को सारे देश में फैलायें, बेश के

जिस जिस भाग में जिस जिस कोने में प्रोडक्शन होती है, वहाँ वहाँ आपको बन्दोबस्त करना है। इस नाते से आप को देखना है, खास तौर से बैकवर्ड एरियाज को।

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खाँ) :  
अब तो बैगन बहुत मिलते हैं।

श्रीमती उमा नेहरू : आप कहते हैं कि अब बैगन बहुत मिलते हैं तो मुझे बहुत खुशी है।

श्री सिंहासन सिंह (गोरखपुर) :  
अब लेने वालों की कमी है।

श्रीमती उमा नेहरू : रेलवे की रिपोर्ट को पढ़ने से और यहाँ पर हुए ब्याख्यानों से मालूम होता है कि जो रेलवे के मुलाजिम रखे जाते हैं वे काफी ट्रेन्ड नहीं होते हैं। मेरी तो यही स्वाहिसा है कि जो लोग रेलवे में या किसी भी महकमे में आयें वे ट्रेन्ड जरूर होने चाहियें। ट्रेन्ड आदमियों का रखना ज्यादा अच्छा होता है लेकिन अगर ट्रेन्ड आदमी नहीं रखना चाहते हैं तो उस तरह से करें जैसे कि चीन में होता है। वे ऐसे आदमियों को रखते हैं जो ट्रेन्ड तो नहीं होते लेकिन उनका एम्प्लोरिमेंट होता है। एम्प्लोरिमेंट आदमियों को रख कर वे उनको ट्रेनिंग देते हैं। आप को भी ऐसा ही करना चाहिये।

अब मैं सब से बड़ी चीज पर आती हूँ। अभी मैंने मिनिस्टर साहब की श्री स्पीच राज्य सभा में हुई थी, उस को पढ़ा। मैंने देखा कि जो भी हमारे प्रोडक्शन की चीजें ले जायी जाती हैं वे रेलों से भी ले जायी जाती हैं और प्राइवेट बसेज से भी। मेरी राय में यह सगढ़ा कि ट्रान्सपोर्ट के लिये रेल ठीक है या रोड, यह अच्छा है या वह अच्छा है,

[श्रीमती उमा नेहरू]

यह दूर होना चाहिये। दोनों में को-ऑर्डिनेश होना चाहिये। आपने जो प्राइवेट एंटरप्राइज को खत्म नहीं करना है, उस को जिन्दा रखना है, लेकिन दोनों में आप को कोऑर्डिनेशन करना चाहिये ताकि चारों तरफ जनता को हर तरह की सुव्यवस्था मिल सके।

प्राज स्टेशनों पर स्त्रियों को टिकट कलेक्टर की जगह रक्षता जाता है। लेकिन श्री मिनिस्टर साहब से यह कहना चाहती हूँ कि स्त्रियों को ट्रेवेलिंग टिकट एग्जामिनर्स की जगह पर भी रक्षता जाय ताकि वे सफर भी कर सकें।

श्री शाहनवाज खाँ : है है।

श्रीमती उमा नेहरू : मैं यहाँ पर अक्सर रेलवे बोर्ड की पंचायत सुनती हूँ। पार्लियामेंट में अक्सर उन का हुवाला दिया जाता है। मेरी खुद राय यह है कि प्राज कल का जो जमाना है उस में श्रौरत श्रौर मर्द में काम करने में कोई ब्यादा भेद नहीं है।

श्री ब्रज राज सिंह : इसलिये कि एक स्त्री भी मिनिस्टर होनी चाहिये।

श्रीमती उमा नेहरू : इसलिये मैं कहना चाहती हूँ, हालांकि मैं जानती हूँ कि यहाँ पर लोग इसके खिलाफ बहुत गुल मचायेंगे, कि अगर आप को रेलवे बोर्ड की श्रुति करनी है तो श्रौरतो को उस का मेम्बर बनायें। तभी वह ठीक से काम कर सकेगा।

अन्त में मुझे यही कहना है कि जब तक रेलवे बोर्ड के मेम्बरस श्रौर रेलवे के आफिसर्स देण की तीसरी एक वर्षीय योजना को नहीं समझेंगे श्रौर नहीं अपनायेंगे, तब तक उस का काम तेजी से नहीं चल सकेगा बल्कि सुस्त चलेगा।

श्री Mahanty (Dhenkanal): Mr. Chairman, the problem of problems to me has been what yardstick to lay down, what criteria to formulate for judging the Railway Budget. Administrative laxity here or corruption there are approaches of very little consequence according to me. But if we view at the Indian Railways, one of most organised monopolies in the public sector in this country, from the operational efficiency point of view, we find that it leaves much to be desired. If we view it from the commercial point of view, it is disappointing. If we view it from the point of view of the passengers or the consumers, we find it depressing. Therefore, the problem to me has been what yardstick to lay down to judge our Indian railways.

I do not know who characterised the Railway Budget as a "pedestrian budget". On the authority of Shri Asoka Mehta, I learn that the Railway Minister himself had characterised it as a pedestrian budget. According to me, it seems to be a limousine driver's budget, driving recklessly towards chaos, maybe towards a fall. If we look at it from the financial point of view, we find that the working expenses are going up, whereas the profits are dwindling. The Development Fund today is nil and is sustained by a credit of Rs 13 63 crores from the general revenue and the Depreciation Fund is diminishing. The Railway was supposed to contribute Rs 225 crores from the Depreciation Fund towards the second Five Year Plan of the Railways. I do not know how much they will be able to contribute to the third Five Year Plan. If my reconings are correct, it will be a nil figure.

If we look at the figures of 1956-57, we find that the capital-at-charge was Rs. 7,071,71 crores and the ratio of net revenue earned was 5.4 per cent. In 1957-58, the capital-at-charge increased to Rs. 1,232 44 crores, but the ratio of net revenue diminished to 4.7 per cent. Against this background, we have to judge the performance of the Indian Railways.

According to me, the first criterion which ought to be laid down is its commercial success. We find it is a monopoly which is functioning in the public sector, which has got no competitors. The hon. Minister today says that the road transport is the devil of the piece and has come to the arena of competition. But I do not think he means it in seriousness. Those who are acquainted with the conditions of road transport know under what hardships they are functioning. Yet, if the private road operators have been able to challenge the might of this mightly organised structure, then certainly, the defect lies with the Railways.

Let us take the other organised industries, textile for instance. We find that in 1956 the gross profits of the textile industry, as a percentage of capital, was 9·8 per cent. We know in what a quandary and ramshackle the textile industry is. Yet, its gross profits were to the extent of 9·8 per cent, iron and steel industry 11·7 per cent; engineering industry—9·5 per cent, I think cement will be of the order of about 8 per cent. But, the profits of the Indian Railways are less than 5 per cent. Here is a matter of very serious concern to us. We find today that the capital at charge under the Railways is to the extent of about Rs 1, 800 crores. Then why this sector has not been earning profit commensurate with the quantum of capital? Let it be understood that the public sector is going to be no socialistic luxury for us. The only criterion that we will have to apply in this regard is what benefit, what relief it brings to the consumers at large. And if we judge the performance of the Indian Railways from that point of view, we certainly find it very very disappointing and distressing.

What we find is a top-heavy administration, an overcentralised administration to which even the Railway Corruption Enquiry Committee drew pointed attention. We find the

estimates are increasing on the administrative side. But what has been the performance of the Railway Board, the performance of the Indian Railway administration? Here again, we have to judge not the administrative laxity here or the corruption there, as I pointed out earlier. The real criterion should be to see to examine how the targets of the Second Plan in the field of Railways have been implemented.

I am quite in sympathy with the Railways; because in the Second Plan their original outlay of Rs. 1,400 crores was reduced to about Rs. 1,125 crores. Those who had framed the Plan should have borne in mind that the Railways are really the life line of any economic development. Therefore, the planners who are spending crores of rupees over useless social overheads should have diverted all those amounts for the development of the Indian Railways.

But even within the limited sphere of the Indian Railways of Rs. 1,125 crores, the targets laid down were new lines 842 miles, renewals 8,000 miles, doubling of tracks 1,607 miles, electrification 828 miles and dieselisation 1,292 miles. Now the hon. Minister ought to enlighten this House what has been the rate of progress towards the attainment of these targets when we are going to complete three years of the Second Plan and when we have barely only Rs 211 crores left to attain the target from expenditure point of view.

The figures which have been provided by the Railway Ministry about the new route mileage opened during the Second Plan are highly misleading. Anyone who goes through the figure of new Railway mileage opened during 1957-58 will find that it is 168·14 miles and during the period work under construction is 564·67 miles. Therefore, if anybody added up both these figures, he might have come to the very hopeful conclusion that we are going to attain the target of 842 miles of new railways, but this is highly and grossly misleading.

[Shri Mahanty]

I am sorry that the Railway Board in the medley of figures that they have been circulating is trying to create a confusing picture as if within the period they are likely to achieve the target. It is far from the truth, because this figure includes the carry over of 404 miles from the First Plan. Therefore, if you deduct these 404 miles from this, then you will find that even though 842 miles may have been opened during the Second Plan, the mileage which pertains to the Second Plan is much less than the original target. I doubt if we will be able during the Second Plan to achieve the targets which we have laid in the Plan.

Then, even though in 1957-58 we have opened up 168.14 miles, I would like to point out to the House that during the same period we have closed down about 26 miles of railways, e.g. Kalkaghat-Falta. Therefore, from the point of view of opening of new lines the performance is most disheartening. I would like an explanation from the hon. Minister why the Dandakaranya project, on which so much reliance is placed to which the entire wagon of the Refugee Rehabilitation Administration is hitched, why even though it was sanctioned during the last year the survey has not yet begun? Are they going to complete the railway lines under the Dandakaranya project during the Second Plan? No, not at all.

Similarly about the renewal of 8,000 miles of railways they have completed only 4,416 miles. I doubt if they are going to attain that figure during the remaining period of the Second Plan.

Only regarding electrification, they have increased electric traction to 1,442 miles. It is desirable to have electric trains. But the fact has to

be borne in mind that in far more industrialised countries like Canada, like Australia, like China, the electric traction that they have in those countries is far below than what we have in our country. While other areas are starving for new railway routes, while other places are suffering due to lack of transport, you have absolutely no blessed right to electrify railway traction whatever may be the considerations. You cannot say that your industrial production is higher than that of China. You must be ashamed of it. You cannot say that your pace of industrial production is at an accelerated rate than that in Australia or Canada. But if anybody cares to analyse the figures he will find that in those highly industrialised countries where the quantum of production is much more than what we are having today now, the percentage of electric traction is not so much. Therefore, my humble submission to this House is that while other areas are decaying owing to lack of transport, when you are asking for *Shramdan* in Rajasthan for new lines, you have absolutely no moral or administrative justification to exceed the figure of electrification which is much beyond the target that was fixed in the Second Plan.

Then if we come to the passenger amenities we find it is a little short of criminal. I am sorry to say that, but you will find for yourself that it is a little short of criminal. The main passenger earnings is being derived not from the upper classes but from the third-class. While the upper class earnings is dwindling, the earnings from third-class is increasing. Now the upper class earnings from Rs 14.06 crores, which is the 1958-59 estimate, has dwindled to Rs 13.47 crores. As against this paltry figure, we have earned Rs 102.83 crores in 1958-59 from the third-class passengers.

But even then the Planning Commission in the formulation of priorities had given precedence to goods over the passengers I am sorry in this country of socialist commonwealth, the goods, the dead goods are being given precedence over human beings, those who are today earning you most of your revenue, so far as passenger earnings are concerned.

What are the passenger amenities? It is not a waiting hall here or a waiting hall there That is the most superstitious way of looking at the passenger amenities The only passenger amenity that we want is that the conditions of travel of third-class passengers should be a little more humane a little more civilized Let not the Deputy Minister stage a stunt by travelling himself in third class Let us stop all such stunts, let us not overpublicise them The amenities that we want is that the conditions of travel should be more humane, more civilized and more becoming of a country which professes socialist pattern But in that sphere we find that it is, as I said, I repeat it and maintain, little short of criminal

Then, we find the working expenses are going up It is being said, that it is an expanding economy and in an expanding economy the working expenses are bound to go up But expanding economy is not one-way traffic In an expanding economy, also the quantum of profit and the quantum of net revenue should expand That is not going up, even though we find every year the hon Minister is coming to the House to increase the number of incumbents in the Railway Board or number of Divisional Managers or other high paid officers

14 hrs.

After having said that much,—I have no more time at my disposal—I will come to some of my own regional problems The regional disparity in the economic development of this country today is mainly derived from the regional disparity in the railway route mileage that we find today in this country Take for instance, my

State The 800 and odd miles were first laid, I think, in the archaeological period of historical time by the B. N. R. Co., and since then, this Government had not thought it fit to add a new mile of line I think, barring Kerala, Orissa is the State which has the lowest route mileage Whereas the national figure is 1 mile for every 36 square miles, in Orissa it is 1 mile for every 72 square miles But for that the credit does not go to our Railway Minister The credit goes to the old B. N. R. company whose charred bones have now been of archaeological interest Regional disparity in economic development centres round regional disparity in the railway mileage We were told last year the Rihand valley was opened up, by new railway lines and we thought, that the Hirakud Valley will also be opened up similarly That scheme was there since the First Plan period to link up Titlagarh with Sambalpur The survey was completed long ago Work had started Then, Orissa had to be sacrificed for other areas May be, UP

Some Hon. Members No, no

Shri Mahanty: I say, may be May be elsewhere I would like to know from the hon Minister why that project was stopped It is a pity

An Hon Member: It is being taken up

Shri Mahanty: It is being taken up, not for our benefit, but to facilitate export of iron ore to Japan, to build the iron industry in Japan

Shri Rajendra Singh: Are you not going to benefit?

Shri Mahanty: My only grievance is, let us not be made a means to an end Let us be an end in ourselves. Similarly you will find a few miles of new line are opened up in the Rourkela area. Let us look at those areas where the peasant is languishing. He cannot reach the market for lack of transport facilities You have no blessed right to electrify your routes elsewhere



[Shri Mahanty]

Then, Sir, passenger amenities. The other day I saw in Allahabad a prestige station building was under construction. We are happy that in India we have got a city like Allahabad. It is the birth place not only of our Prime Minister, but of three generations of Congress Presidents. It is a new place of pilgrimage in this country, I concede. But, in other parts of India also, poor mortals like us live. Poor mortals like us also expect some dignified treatment from the Railway Ministry. I will not be exaggerating if I say that the Orissa station buildings are mere shanties. They look just like putty cottages that you find in Christmas greeting cards. Even though through Orissa, the South Eastern Railway runs the maximum length of its mileage, we do not find a pie spent by the Ministry in rebuilding stations, even though prestige stations are coming up in Gorakhpur and Allahabad and might be in other places

The last thing I would like to say is—the hon. Minister will excuse me if I may say so—the hypocritical treatment that is being meted out to the weaker units like Orissa. You know throughout India today, all Railway lines have accepted the pattern of divisionalisation and every Railway has its divisional headquarters. But when we wanted a divisional headquarters in Orissa, the hon. Minister said, the Railway had abandoned the idea of divisionalisation, they had now regionalisation. You will find in Chakradharpur and Bilaspur the S. E. Railway have got regional headquarters. The heads of regional headquarters have the powers of the head of the Divisional headquarters and discharge the same functions. Yet to defraud the people, they will say, the Railways have abandoned the scheme of divisionalisation. Regionalisation is the pattern of the day. I would like to ask the hon. Minister to take courage in both hands if he believes in administrative integrity and honesty and to satisfy the

House what is the difference between divisionalisation and regionalisation. While you have divisional headquarters for all Railways throughout India, why should you not have divisional headquarters for the South Eastern Railway in Orissa. It is merely because they have got possibly none of their kinsmen to be appointed as the divisional headquarters head.

Some Hon. Members: No.

Shri Mahanty: I am sorry to make that kind of insinuation. But we also feel hurt when we are told that kind of thing. I want to say ..

Shri Shah Nawas Khan: The only consideration is efficiency.

Shri Mahanty: I hope the hon. Deputy Minister will satisfy me with facts and figures how the non-establishment of a divisional headquarter in Kurdah Road has increased efficiency of the Railways. I hope the hon. Minister will give facts and figures about the quantum of goods that move via Kurdah road, what bottlenecks result and what amount of iron ore and other minerals are carried in that section everyday. I hope the hon. Minister will satisfy not only me, but this House as to how the non-establishment of divisional headquarters in Orissa has increased the efficiency of the Indian Railways.

I have no more time at my disposal I am very grateful to you for the time you have given me I hope the hon. Minister will just try to widen the outlook. We should not view this concern in the public sector from the socialistic luxury point of view, but from the commercial point of view as well as from the point of view of the average consumers, in this country. I am sorry to say that in both these aspects the performance has been most distressing in the South Eastern Railway.

Mr. Chairman: The hon. Member from Dhanbad, then the hon. Member

from Mathura and Rajahmundry Prasad will be followed by the Member from Gorakhpur.

An Hon. Member: What about Delhi?

An Hon. Member: What about Madhya Pradesh?

Mr Chairman: Hon Members would be well advised to catch my eye and not my ears

बीनरी सहोदरा आई ( सागर रक्षित अनुसूचित जातियाँ ) . सभापति महोदय, महिलाओं को भी कुछ समय रेलवे मिनिसट्री के ऊपर बोलने के लिये दिया जाय ।

Shri P. C. Bose (Dhanbad) The hon Railway Minister, in my opinion, in his speech on the Railway Budget has made an objective review of the financial and other aspects of the Railway administration in the last year. It has to be appreciated that he has made a clean breast of both the achievements and shortcomings of the Railways during the outgoing year. He has also given us an idea of the various works that are in progress and that will be undertaken during the coming year. From the description he has given, it is quite clear that the performance of the Railways in carrying more traffic, both in goods and passengers, which is the primary function of the Railways and which is of utmost importance for the industrial development of our country was quite satisfactory. The achievement in the construction of new lines and conversion of metre gauge lines into broad gauge lines and remodelling of station buildings, etc are noteworthy and beneficial to the traveling public.

Objection was raised yesterday by one hon Member for enlarging the Allahabad Railway station as a huge waste, but I think almost all railway stations at places of pilgrimage have been improved on public demand. In this vast country of ours, a very large

number of people visit these places from time to time, from far and near, and it is the duty of the railways to see that these pilgrims are provided with amenities as far as possible. Therefore, I consider that the re-modelling and enlarging of these stations was urgently needed for public benefit.

I myself would like to put one small demand in this connection. I often go to Patna Junction station. It is the capital of a State but there is no retiring room there. I have found men coming from Delhi, Madras and distant places to Patna having great difficulty for want of a retiring room at the station. I think almost all State capital stations have got retiring rooms, and I do not know why Patna Junction should not have a retiring room.

Shri Narasimhan (Krishnagiri) What is the Member from Patna doing?

Shri P. C. Bose: As regards the shortcomings and other ills on the railways, special mention may be made of over-crowding in the third class, ticketless travelling, theft and corruption, insecurity and accidents. It is a matter for regret that these things are persisting in the same way as before. There is no tangible sign of improvement in these matters. The hon Minister has himself dealt with them thoroughly and many Members also have spoken about them, and therefore I do not like to recapitulate them. I only hope that very strong measures would be taken to eradicate them as early as possible.

For the last several years I have been pressing for provision of elementary education to the children of railway employees. I am glad that this provision has been made this year and I thank the Railway Minister and the administration for this.

The other thing I have been pressing for from time to time is housing accommodation for railway employees. I have seen employees working in different stations going far away for

[Shri P C Bose]

their accommodation. A distinction has also been made in the railways between essential and non-essential employees in the matter of allotting quarters. This is highly objectionable. The allotment should be on seniority basis. If they require accommodation for their families, for their night shelter, why should one type of employee get shelter compulsorily and the other not get at all, simply because they are supposed to be essential or non-essential? I do not understand the meaning of this "essential" and "non-essential". Both are equally necessary. Maybe that one is employed on the open line, another is in the office, but for that reason the latter does not become non-essential. This distinction in the matter of allotment of quarters should be abolished, and quarters should be given on a seniority basis. I hope also that more quarters would be built to accommodate all the employees who are working. Otherwise this problem will always remain.

The question of road transport has been dealt with already. In my area, there is a station called Matari on the Eastern Railway. At that station we used to see for a long time a large number of cattle from UP and up-country places being transported by the railways, and from there they went to the markets on foot, in the coal field area. There are very big coal field markets in Katras etc. But nowadays all these cattle are being transported by road, by trucks. Road transport has become so popular that these trucks are being sold in the black market. People engaged in this road transport business can purchase trucks in the black market paying Rs 5,000 and Rs 6,000 more and can still make a profit, and people, in spite of the expenses, like road transport, and do not go to railway transport. This matter should be thoroughly enquired into. What is the reason that even cattle are being transported by trucks, not to speak of goods?

Shri C. B. Narasimhan: While men are treated as cattle in the railways, by overcrowding!

Shri P. C. Bose: I have given the instance in my own area. I have no idea of the difference between the railway freight and road transport rates, but this matter should be thoroughly investigated. I think the freight is also one of the causes.

I have, several times, raised the question of rail-cum-road bridges. There are some very important places all over India where over-bridges are absolutely necessary. In my area there is one place. The train starts and the door is closed for five or ten minutes, and on both sides there are cars and trucks waiting for a mile. I think similar things are happening all over the country. This matter should be discussed with the Planning Commission, and if necessary, with the State Ministers, and some solution must be found for this.

I had several other points, but there is no time, and therefore, with these words I only hope that the targets will be achieved by the railways, and I express my appreciation of the working of the railways.

Raja Mahendra Pratap (Mathura) To begin with, I congratulate the hon Member in the chair for the quality that he has shown today as a good administrator. He called out not names but constituencies in several cases, and he announced the names so that we could go out and come back. Very kind of you, Sir.

Then I congratulate the Minister too, because I believe that the railway department is the best managed department of all the departments of the Government, and I believe that in the Railway Department the reservation department is still better managed.

I happen to be the patron of the clerks of the reservation department. They had asked me to bring some of their demands before the Minister. I

wrote about them to Shri Shah Nawaz Khan, and he promptly replied. This is also very good of the railway department that they immediately pay attention, but I must say that our Minister and our Deputy Ministers are not properly supported by their staff, and it would be better if some Jatav is put in a high position in the railway department, and some Pathan is also included. I believe also that the Anglo-Indians should be given special consideration in the management of the railways. Of course, I believe: All to work for all to make all happy. (Interruptions) Brahmins can go to the law department and banias can go to the finance department, but let this department be managed by Harijans, because they also should have some place. I am not claiming any place for the martial races in the railways; for the martial races, there is only our Army; there, they will have monopoly.

Now, I beg to say that we want a railway line from Brindaban to Aligarh. Our Braj wants it definitely and seriously. If there will be a bridge at Brindaban, most of the flood difficulties will disappear there.

We also want a small railway line from Dehra Dun to Rajpur below Mussoorie. If that is built, the passengers going up to Mussoorie will have much more convenient journey. If the budget does not allow it, let us give to the private sector the building of these two railway lines. I believe there is no harm in giving the private companies a chance to build some railway lines. I think there is a certain prejudice which has come into the minds of our high leaders that only with the public sector, they can better manage. But what I say is that in the public sector, only some people monopolise the financial side of these companies and these departments. This should not be so. After all, man is man whether he is working as a government servant or he is working in a company. So, I suggest that the private sector can be given some chance.

I may also say that some people are punished in the railway department, because they have some quarrel with the higher officer. I think it would be better if this matter is looked into in a little more kindly way. One Mr. Rawat, ticket collector was degraded and transferred from Mathura to Jhansi, and one coolie Munna is suffering for about a year and is not being given a chance to work as only a simple coolie at our Mathura junction.

I may also remind the railway department that during the last three years, they have often promised me that they would provide seating arrangements for the first class travellers travelling during nights. It is very difficult sometimes to get into the compartments, because the compartments are locked up, and a first class passenger who is going to a nearby station, two or three stations away, does not find a place to sit. They had promised me, but somehow, that has not yet been fulfilled.

I must say that there is a great improvement in the restaurants. Formerly, I used to see that these bearers used to charge four annas or five annas or eight annas more. Now, they are very correct. I must congratulate the railway department for this great improvement.

I must also mention here that some of our railway clerks, goods clerks and also reservation clerks, have taken an oath that they would not take any bribes in future. It is a very good sign, if it is backed up.

There is a complaint that some ticket collectors are asked to realise so much fine. I think this is absurd.

**An Hon. Member: Rs. 500.**

**Baja Mahendra Pratap:** It is absurd that a ticket collector must realise so much fine. I think we should be glad that he realises less, because nowadays there are less number of ticketless passengers.

[Raja Mahendra Pratap]

Sometimes, some of our departments say, well, this does not concern us, this belongs to the other department, or this belongs to that office and so on I think this is not very good. All offices and all departments should closely co-operate for the betterment of all

Then there was the question of the beggars on the railways This is a problem neither of the railways nor of any other department It is the country's problem I think that every beggar should have shelter and should have daily bread, and you can use him for some work too, and he can produce something We must calculate how much time and energy are lost in different pursuits, and then put everyone to work

Now, I must say a word about morality also After all, if a man who is serving somewhere, who is working for the country, and who is living in the country is immoral, then he can do nothing, he will spoil everything So, I propose that my Religion of Love should be introduced all through We should pray every morning and every evening We must see how we spend time, whether we waste time or spend it usefully If we have misused time, then we must, of course, ask God 'Pardon me, Sir', and then use the time rightly I shall not go further into that

I shall not speak long I have got only two or three points more And I shall just point out some defects

An Hon. Member: What about world federation?

Raja Mahendra Pratap: It is a political question Here it was the question of morality which I was discussing

I am told that some instructors are paid only according to the scale Rs 60-150, while other instructors are receiving Rs 300 to Rs 400 I think

justice should be done to all. I do not say that the higher-ups should be pulled down, but I say that the lower-downs should be brought up.

In the end, I am very sorry to say that some high officers are still travelling like the nawabs of the old days in big bogies with a big following.

An Hon Member: Like Moghuls.

Raja Mahendra Pratap: What is this? On the one side, we speak of the socialist pattern of society, and on the other, we make the officials live like nawabs I think a better example should be set

Mr. Chairman: Now, I call the hon Member from Gorakhpur Thereafter, I shall call the hon Member from East Khandesh

श्री सिंहासन सिंह . सभापति महोदय, इन रेलवे के बजट को देखने के बाद जहाँ कुछ भाषायें बड़ी बहा साथ ही कुछ निराशा भी हुई। मैं माननीय रेलवे मंत्री को बधाई दूंगा कि उन्होंने अपने रेलवे बजट के भाषण में पहले ही पैगयाफ में सही प्रवृत्ता का चित्रण कर दिया है कि वास्तविक प्राप्ति में ४ ६२ करोड़ रुपये की कमी रही जब कि वास्तविक व्यय ५ ०२ करोड़ रुपये अधिक हुआ। ५ करोड़ २ लाख की बढ़ती खर्च में हुई। घातवनी घटी और खर्चा बढ़ा यह कुछ परिपाटी सी हमारी होती जा रही है। ऐसा क्यों हो रहा है इसको हमें ठंडे दिल से विचार करना होगा।

इस नये जट में हमने देखा कि ६ करोड़ कई लाख का अधिक खर्चा दिखाया गया है जो कि पार साल के बजट से ६ करोड़ कई लाख अधिक खर्च होगा। इसमें दो करोड़ रुपये का खर्च बैरिगेशन आफ फ्राफिसर्स ऐपायन्टमेंट की मद में दिखाया गया है। आप इस मद में होने वाले खर्च का यदि पिछले वर्षों के होने वाले खर्चों से मुकाबला करेंगे तो आप देखेंगे कि इस बैरिगेशन आफ फ्राफिसर्स

वेधानुसंगीत की मद में उत्तरोत्तर लक्ष में बढ़ती होती गई है। प्राक्सस बढ़ाने और उनकी तनकाह बढ़ाने के लक्ष में हर हाल पिछले साल के मुकाबले बढ़ती हुई है। सन् १९५०, ५१ में हम देख कि कितने व्यक्तित उस समय रेलवे बोर्ड में थे और तब कितना काम होता था और आज जब उनकी ताबाद में काफी बढ़ोनी हो गई है तो कितना काम हो रहा है और इसे देखकर हमें दुःख होता है कि रेलवे विभाग में प्रादमियों की संख्या तो बराबर बढ़ती गई है लेकिन उस बढ़ती को देखते हुए काम जो बढ़ना चाहिये था, ज्यादा काम होना चाहिये था वह नहीं बढ़ा है बल्कि घटता ही गया है।

यह रेलवे बो. की रिपोर्ट में है कि सन् १९५०, ५१ में वहा रेलवे विभाग के अधिकायियों की संख्या केवल ८९ थी वह सन् १९५४, ५५ में बढ़ कर १३५ हो गई। सन् १९५५, ५६ में १५५ हो गई और सन् १९५८, ५९ की रिपोर्ट के अनुसार वह संख्या बढ़ कर २४४ हो गई। प्रासेमवली हमारी संख्या बढ़ती गई है। रेलवे बोर्ड के सदस्यों की संख्या भी जहा पहले ५ थी वहा अब ५ तो बोर्ड के मेम्बर्स और ५ ऐडिक्नुल और हो गये हैं। कहने का तात्पर्य यह है कि रेलवे विभाग में अधिकारियों की संख्या में उत्तरोत्तर वृद्धि होती जा रही है। मैं चाहूंगा कि रेलवे मंत्री महोदय इस ओर ध्यान दे और यह जो वृद्धि से लक्ष में बढ़ती होती जा रही है उसको कम किया जा सके।

अभी हमारे माननीय रेलवे मंत्री ने जो अन्य व्यवसायियों की उपमा दी और कहा कि उनमें ८ परसेंट, ९ परसेंट और १० परसेंट मुनाफा हुआ है तो मेरा कहना है कि उसके मुकाबले में हमारी रेलवेज का मुनाफा नगण्य है।

आज जब कि हम इस देश में एक समाजवादी समाज की स्थापना करने जा रहे हैं तो एक दिन ऐसा आवेगा कि सारा व्यवसाय 265 (A1) L.S.D.—7

सरकार के हाथ में होगा और प्राप्त समझ सकते हैं कि अगर हमारे लक्ष इसी तरह होने रहे और उनमें बढ़ती होती रही और १५ परसेंट मुनाफा लगाने के बाद ५ परसेंट मुनाफे पर और घाटे पर अपना कारोबार चलाने रहे तो हम शायद काम नहीं कर सकेंगे। आज बहुत से कंटीन्ट में व्यक्तिगत सम्पत्त नहीं रह गई है, और सब व्यवसाय वहा की सरकारें चलाती हैं तो वह रेलवेज का इतना बड़ा व्यवसाय जिसको कि चलाने का सरकार पर उत्तरदायित्व है, उसमें अधिक मुनाफा और आमदनी होनी चाहिये। लेकिन इस रेलवे बजट में निर्देश है कि हम जनरल बजट से कर्जा लेने जा रहें हैं, बजाय उसमें कुछ देने के हम जनरल बजट से कर्जा लेने जा रहे हैं। आज कर्ज लेने की हमारी प्राग इतनी अधिक बढ़ चुकी है कि हम बाहर से भीतर से सब जगह से कर्जा लेने चले जा रहे हैं। जब उसको देने की नीबत प्रायेगी तो क्या होगा मैं समझ नहीं सकता। इसलिये मैं चाहता हू कि रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्री महोदय इस ओर ध्यान दें और आज जो अत्यधिक लक्ष हो रहा है उसमें कमी करें और जितना कर्जा हो गया है उसको और बढ़ाने की कोसिसा न करें।

अब मैं सदन का ध्यान मंत्री महोदय के उस संकेत की ओर दिलाना चाहता हूँ जो कि उन्होंने राज्य सभा में किया है कि अब लोगों का ध्यान अपने माल को रेलों से भेजने के बजाय ट्रकों पर भेजने की ओर अधिक हो रहा है। लोग रोड ट्रांसपोर्ट के जरिये अपना माल अब अधिक भेजने लगे हैं। और इस कारण रेलवे को घाटा हो रहा है। अब इसके लिये थोड़ी एक धीमी सी धमकी भी दी है कि कोल फ्रेट वर जो रिबेट देने हैं उसको अब बिचड़ा कर लेंगे और ऐसा करने से शायद रेलवे की आमदनी में कुछ इजाफा हो जायेगा लेकिन मेरा ख्याल है कि खाली किराया बढ़ाने से ही आमदनी नहीं बढ़ेगी बल्कि अधिक सुविधा देने से रेलवेज की आमदनी बढ़ेगी। आज लोग बसेज और ट्रकों की तरफ क्यों जा रहे हैं

### [श्री सिंहासन सिंह]

एक ठो कथरण यह है कि ट्रकों से माल सही सलामत और वकत पर अपने डेस्टिनेशन पर पहुंच जाता है। मैंने अपने गोरखपुर में देहाती में जाकर देखा और स्टेशन जो कि गोरखपुर से लगा हुआ है वहा के लोगों के पूछा कि तुम लोग अपना माल कैसे भेज मंगते हो तो उन्होंने मुझे बतलाया कि हम लोग अब रेल से सामान नहीं मंगते और बम्बई से जो माल मंगते हैं वह ट्रक के द्वारा मंगते हैं। ट्रकों से हम अपना माल इसलिये मंगते हैं कि उसमें क्लेम का कोई सवाल नहीं उठता, माल रास्ते में चोरी नहीं जाता और ठीक वकत पर बम्बई से माल सीधे हमारे घर पर पहुंच जाता है। रेल से अगर हम बम्बई से सामान मंगते तो उसके पहुंचने में महीना और डेड महीने तक का समय लगता है और रास्ते में बहुत सा सामान कट पिट और चोरी भी चला जाता है। उन्होंने मुझे बतलाया कि हमें ट्रक से अपना सामान मंगाने में मुनाफा है।

इसी तरह एक दूसरा देहात है जहा कि लोग अपना सामान बम्बई से रेल से नहीं मंगते बल्कि नाव से मंगते हैं। हालाकि ट्रकों से माल मंगाने में भाडा ज्यादा पड़ता है लेकिन तो भी रोड ट्रांसपोर्ट की तरफ आज लोगो का रुझान हो चला है। भाडा अधिक हुआ तो क्या हुआ वे कहते हैं कि हमारा माल तो सही सलामत और जल्दी गन्वत समय पर पहुंच जाता है। जहा ट्रक से बम्बई से उनका सामान एक हफ्ते के अन्दर पहुंच जाना है वहा रेल से पहुंचने में महीना डेड महीना लग जाता है। इसलिये मंत्री महोदय बजाय धमकी देने के रेलवे की तरफ अपना ध्यान देवे ताकि हमारा माल सही तरीके से बिना कटे पिटे हमें मिल सके और वकत के अन्दर मिल सके।

पारसाल रेलवे बजट के अवसर पर श्री श्रीरोज गांधी ने कहा था कि हमारे देश की रेलों की स्पीड बंगलादेश की स्पीड से भी कम हो गई है। हमको अपनी स्पीड को बढ़ाना

होगा और माल को सही तरीके से उसके डेस्टिनेशन पर पहुंचाना होगा।

अब हम देखते हैं कि रेलवेज पर करोड़ों रुपये के क्लेम्स किये जा रहे हैं। कहीं कहीं देखने में आया है कि ओपेन डिलीवरी की प्रथा होने के कारण कुछ भावमी ऐसे आ गये हैं जिन्होंने कि गलत तरीके से माल बुक करने का एक व्यवसाय सा कर लिया है, ओपेन डिलीवरी मिलती है और इंस्पेक्टर के मिल कर वह क्लेम करते हैं। इसकी रोकथाम होनी चाहिये ताकि सही तरीके से माल बुक हो और ओपेन डिलीवरी के जरिये आज जो अष्टाचार फैला हुआ है वह रुक जाय। मेरा सुझाव है कि हम अपने घर को सुधारें, अपनी चीजों को ठीक करें और किराये में कमी करे ताकि लोग रेलों को अपनायें।

अभी मुझ से पूर्व मधुरा के माननीय सदस्य ने नवाबी की बात कही। मैं भी उसके संबंध में कई बार कह चुका ह कि हमारा जो भी पैट्रन हो, सोशलिस्ट पैट्रन हो चाहे कैपिटलिस्टिक पैट्रन हो, उनमें यह हालत कि एक तरफ तो रेलगाडी में खचाखच भीड़ हो और लोगो को बैठने और खड़े होने तक की जगह न मिलती हो और दूसरी तरफ उसमें से नून लम्बा चीडा चले तो वह देख कर हमको दुख और क्षोभ होता है। इसलिये मैं रेलवे के अधिकारियों से अनुरोध करुगा कि वे देश की गरीबी को ध्यान में रखते हुये अपने इन से नूनो को अगर कुछ छोट कर सकें या फर्स्ट क्लास का एक आध कम्पार्टमेंट लेकर उनमें सफर कर सकें तो ज्यादा अच्छा होगा। प्राठ पहियो वाला मंलून इतना बड़ा होता है कि उसमें थर्ड क्लास के दो, दो कम्पार्टमेंट्स लग सकते हैं और काफ़ी भावमी उनमें बैठ सकते हैं। यहा पर रेलवे बोर्ड के मेम्बरस मौजूद हैं। वे इस बात का पता लगाये कि क्या यह वाक्या नहीं है कि गोरखपुर से हर शनिवार की शाम को लखनऊ के लिये दो, दो मंलून लगते हैं और उधर लखनऊ से

गोरखपुर को लौटते हुये इतबार की घाम को लौटून लगते हैं? मेरी समझ में नहीं आता कि लौटून लगाने की क्या आवश्यकता पड़ती है जब कि गाड़ी काफी लम्बी होती है। वे इनकारावरण करा कर देख सकते हैं कि जो मैं कह रहा हूँ दुस्त है कि नहीं कि ३२ डाऊन और ३१ अप में यह लौटून लगते हैं कि नहीं। मेरा निवेदन है कि हमारे रेलवे के उच्च अधिकारियों को पिछले जमाने के नवार्थों की तरह जनता से अपने को बिलकुल अनग धलग नहीं रखना चाहिये। उनको जनता के साथ मिल कर चलने की कोशिश करनी चाहिये। हमारे भूतपूर्व मंत्री महोदय चाहते थे कि फर्स्ट क्लास के डिब्बों में कमी की जाय। मैं चाहता हूँ कि उस दिशा में सोचा जाय और हमारे रेलवे के डिप्टी मिनिस्टर महोदय बैठे हुये हैं, मैं उनसे विशेषत इस ओर ध्यान देने के निवे अपील करूंगा।

He should at least take it in his mind not to travel in his saloon so that he may set an example to others. I am told that he also travels in a saloon. May I request him that he should at least try to give a lesson to the country and set an example which we professed to do when the British were ruling here?

दूसरी बात मैं आपसे एन० ई० रेलवे के बारे में कहना चाहता हूँ। अब कुछ समय से वहाँ एक जनरल मैनेजर पहुँचा है जिसने काम को काफी ठीक ठाक किया है और रेलवे भी समय में चलने लगी है। लेकिन एक बात की तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। थोड़े दिनों में मुकामा घाट का पुल खुल जायेगा जिसके कारण रेलवे की ग्रामदरपन बहुत बढ़ जायेगी और मौजूदा लाइन उसको पूरा नहीं कर सकेगी। इसलिये मेरा सुझाव है कि लाइन का डबलिंग होना चाहिये। और अगर घाउट आफ दी बें न हो तो मैं प्वाइंट घाउट कर कि आज आप कुछ लाइनों को

मीटर गेज से बदल कर ब्राड गेज में कर रहे हैं। तो मैं आपको बतलाना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश का जो पूर्वी क्षेत्र है उसमें हर जगह मीटर गेज है, ब्राड गेज नहीं है। जोनपुर और बनारस में ब्राड गेज है। अगर आप शाहपुर से दोहरी घाट को ब्राड गेज लाइन डालें तो गोरखपुर और देवरिया से यह क्षेत्र सम्बन्धित हो जाये। मैं चाहता हूँ कि जहाँ आसानी से हो सके वहाँ पर आप मीटर गेज की जगह ब्राड गेज डालने की कोशिश करें। दोहरी घाट से शाहपुर तक एक लाइन है। उसकी जगह अगर आप ब्राड गेज लाइन बिछा दें और इधर छोटी लाइन रहे और उधर बड़ी लाइन हो जाये तो कनेक्शन हो सकता है। मैंने देखा है कि ब्राड गेज हमारी तरफ न होने से बहुत भी चीजे हमारे यहाँ नहीं आ पाती। इसका कारण यह है कि कई जगह ट्रांजिपमेंट बें बड़ी दिक्कत होती है।

एक बात की तरफ मैं आपके ध्यान और दिलाना चाहता हूँ। वह एक बहुत बड़ी इनकांस्ट्रुटी है रेलवे के फ्रेट के मामले में। इसके बारे में मैंने मंत्री जी को लिखा भी है। उत्तर प्रदेश में जूट का माल बनाने का एक कारखाना सहजनवा में है और दो कारखाने कानपुर में हैं। लेकिन आप देखें कि बिहार में जो जूट सहजनवा को आता है, जो कि ३०३ मील है, उस पर किंगया दो रुपये दो आने के हिसाब से लिया जाता है और जो माल कानपुर को जाता है, जो कि ५७३ मील है, उस पर एक रुपया ६४ नये पैसे के हिसाब से लिया जाता है। यह मेरी समझ में नहीं आता कि जो जगह दूर है उसका किराया कम है और जो जगह करीब है उसका किराया ज्यादा है।

दूसरी शिकायत यह है कि रेलवे जो बिहार से जूट आता है उसको तीन क्षेत्रों



[श्री सिद्दासन सिंह]

में बांटता है, कुल प्रेस, हाफ प्रेस और रेसड लेकिन प्रसल में जो माल जाता है वह सब एक ही तरह प्रेस किया हुआ होता है। कानपुर को जो माल जाता है उस पर कुल कुल प्रेस का रेट लिया जाता है और जो माल सहजनवा को जाता है उस पर हाफ प्रेस का रेट लगाया जाता है। ऐसा मालूम होता है कि इसमें कमलापनि के लिये रियायत की गयी है। मैं कहता हू कि इससे बढ कर अन्याय नहीं हो सकता कि जो जगह अधिक दूर है उसके लिये किराया कम है और जो जगह पास है उसके लिये किराया ज्यादा है। आपने जो फोट रेट बदला उसमें उनका तो किराया कम हो गया पर पास वालो का बढ गया। तो ऐसा अन्याय नहीं होना चाहिये। इसी-लिये यह कहा जाता है कि जिसकी पहुच होती है वह अपना फोट घटवा लेता है और जिसकी पहुच नहीं होती उसका बढ जाता है।

एक बात मैं और कहना चाहता हू। आप चारो नरफ नये नये पुल बना रहे हैं। पहले गोरखपुर में पुल क कारखाना नहीं था लेकिन अब बन गया है। इससे हमको उम्मीद हुई कि जो बहुत दिनों से बगह का पुल टूट पडा है वह बन जायेगा। अगर यह पुल बन जाये तो बिहार और उत्तर प्रदेश का उत्तर पूर्वी हिस्सा मिल सकते हैं। पहले यहा कई चीनी की मिलें खुल रही थी लेकिन इम पुल के टूट जाने से रुकावट पड गयी। इस तरफ ध्यान भी दिलाया गया लेकिन ध्यान नहीं दिया गया। धनियो की तरफ ध्यान जाता है, गरीबो की तरफ कम जाता है। जहा पानी पहले से होता है वही वर्षा होती है। तो मैं चाहता हू कि आप इधर ध्यान दें। यह प्रदेश बहुत पिछडा हुआ है और गरीब है। अगर सम्भव हो तो इसी योजना में इसको शामिल कर लें और अगर ऐसा सम्भव न हो तो अगली योजना में तो जरूर शामिल किया जाना चाहिये। आपने बहुत सी उलझी हुई चीजों को फिर से बनवाया है

किर कोई बचह नहीं है कि इस पुल को कभी न बनाया जाये।

अब मैं एक बात लेबर के बारे में और कहना चाहता हू। मिनिस्टर साहब ने कहा कि दो फेडरेशन हैं और वे एक नहीं हो पाये। लेकिन मैं उनसे कहना चाहता हू कि वे कभी आपस में एक नहीं हो सकते क्योंकि लीडरशिप का मवाल है, आपस में नडाई झगडे है। आप इनको एक कर सकते हैं। इन में बोगस मेम्बरी बहुत है। मैं चाहता हू कि आप एक ग्राम चुनाव करवा दे जैम कि प्रसेम्बली और पार्लियामेंट के लिये होता है और बैलट द्वार मत लिये जाये। ऐसा करने से स.ग. हो जायेगा कि किस तरफ ज्यादा मत है। इस सम्बन्ध में मेरी रेलवे वर्कर्स के बीच में काम करने वालो से भी बात हुई थी। मेरी बान गुस्वामी से भी हुई थी। उनको इममें कोई ऐतगज नहीं है।

श्री फासोनाथ पांडे (हाता) क्या आप उस बोगस मेम्बरशिप द्वारा रेलवे विभाग के जरिये यह चुनाव कराना चाहते हैं ?

श्री सिद्दासन सिंह : मैंने यह नहीं कहा। पर चोर की दाढी में तिनका। मेरा भी कुछ सम्बन्ध रेलवेज में रहा है। मैं जानता हू कि इन फेडरेशन में बोगस मेम्बरशिप है और इसीलिये मैंने इस काम को छोडा। लेकिन मैं कहता हू कि ग्राम चुनाव करा लें तो मालूम हो जायेगा कि किसके मत ज्यादा है। जो सही होगा वह जीतेगा और जो गलत होगा वह हारेगा। इसमें कौनसी बात है।

14.45 hrs.

[Mr DEPUTY-SPEAKER in the Chair.]

Shri Nanshir Bharucha (East Khandesh): Mr Deputy-Speaker, before I

come to the Budget, I desire to invite the attention of the House to the desirability of establishing a convention that the Railway Budget should be discussed in this House first before it is discussed in the Rajya Sabha. I think it is rather unfortunate that as a result of Budget discussion synchronising in both Houses considerable interest, even of the Minister, was lost in this House and we felt that the Budget discussions were invested with an air of unreality because of the absence of the Ministers and their attraction to the upper House. The hon. Minister of Parliamentary Affairs has not been alive to the sentiments of the House when he arranged that we should take a second place in the matter of discussion on such an important financial statement as the Railway Budget. I do hope that the Railway Minister will take note of it and that in future the Railway Budget will first be discussed in the Lok Sabha and afterwards in the Rajya Sabha.

The outstanding impression of the Railway Budget is one of relief, in a comparative sense, that there has been no increase in fares or freight rates. I do not know if I can congratulate the Railway Minister on this point because he has made a virtue of necessity. The revenues have been showing diminishing returns and he has learnt the bitter truth perhaps at a belated stage that the law of diminishing returns is a law of inexorable force and that that law does not wait either on the pleasure of the Railway Minister or for the assent of the President. The Railway Budget would have been an instrument to help direction of national policy and industrial policy, but perhaps the hon. Minister is more concerned with making both ends meet. He has made it an essay on arithmetic and even that essay is not quite good in some parts.

Coming to the revenues, one finds a very peculiar position. From 1955-56, that is the first year of our Second Plan, the upper class passenger earn-

ings have remained static at Rs. 13 crores. It means that notwithstanding the expected increase in the four years of the Second Plan both in the upper class as well as in the third class, the income has remained static, in the former case at Rs. 13 crores and in the latter case at Rs. 102 crores. It is an irony of fate that when we are talking that so much has been done in the course of the three years of the Five Year Plan we find that people have started travelling less and less, particularly when we bear in mind that the fares have been increased. That is a very eloquent demonstration of the law of diminishing returns and I certainly reinforce the appeal of the previous speaker that if our revenues had to be expanded, perhaps we may think of lowering the fares rather than screwing them up. With regard to goods traffic we find that the receipts have only increased by twenty per cent. It should be appreciated that in the three years of the Second Plan there has been remarkable growth—at least it was so claimed—of industrial production and the railways carried not merely the finished product but also the raw material and the industrial waste. Therefore, we were expecting that they would be carrying far more tonnage than warranted by the mere increase in production. But what do we find? The tonnage has increased in the course of three years by only 13 million tons, a very paltry increase of about four million tons per year. I am not in a position straightaway to say what the reasons are for this. Either goods traffic is going to road transport—probably that is largely true—due to failure to utilise the wagons more rationally or due to maladministration; or there is incapacity of handling traffic by the railways. I think it is necessary that a committee should be appointed to investigate the causes why the law of diminishing returns is setting in with such vengeance in the matter of traffic receipts both from passengers and from goods.

Coming to the working expenses, one finds with regard to the repairs

[Shri Naushir Bharucha]

and maintenance, in the first year of the Second Plan, repairs and maintenance comes to about 78 crores. That figure had suddenly jumped up to Rs. 86 crores in 1957-58 and then Rs. 90 crores, within the space of two years of the First Plan. When we are investing heavily in railway rolling-stock put on the line—and new rolling-stock requires very little of repairs and maintenance—in spite of that, we find that in the first two years, repairs and maintenance consume Rs. 90 crores. A satisfactory explanation from the hon. Railway Minister is required. Apart from the fact that the quality of repairs and maintenance is extremely poor, apart from that, I am inclined to think that our workshops require rationalization in certain directions. I do not know whether it has been possible for the hon. Minister to fix up norms for work done in our workshops and particularly I am not sure whether the checks are prescribed for issue of stores. Over-indenting is a vice usually with many a big administration and I do not think that the railway administration is any exception to that.

In the matter of economy of consumption of stores, I would like to know from the Railway Minister whether any checks have been prescribed, whether any surprise spot-checks are being carried out, and if they are done, I am sure that the Railway Minister himself will be surprised at the results. There is no doubt that the Rs. 90 crores on repairs and maintenance are largely made up—apart from the fact that there has been an increased cost of maintenance and repairs and the materials used therefor—of figures arising out of leakage in the issue of stores and the so-called consumption of stores. I think—I do not know whether it is already there—that a special inspectorate of stores consumption is required in our administration and I would request the hon. Minister to look into that point.

Another point of expenditure, I might say reckless and extravagant

expenditure, to which I had invited the attention of the House sometimes in the past, is fuel consumption. It will surprise the House to know that in 1956-57, the first year of our second Plan, coal and fuel consumption amounted to Rs. 27 crores and the very next year it jumped up to Rs. 48 crores. I have still to obtain satisfactory explanation from the hon. Minister as to why it is that in the course of one single year coal and fuel consumption should have jumped up from Rs. 27 crores to Rs. 48 crores, an increase of 75 per cent., when we know for a fact that within that period the number of trains running on the lines never increased anywhere by 75 per cent. Is there any explanation? It is true he might say that partly the prices of coal were raised, handling charges were increased, but they do not account for the 75 per cent increase in coal consumption, and an explanation is still called for.

As I said a few minutes ago, our receipts from passenger traffic have remained stationary, and the goods traffic receipts have increased only by 20 per cent in the course of the four years. On fuel consumption, for next year, you find that the increase has mounted to 100 per cent as compared to the beginning of the first Five Year Plan. I would invite an explanation from the hon. Minister. What happened to the appointment of a Committee on Fuel Consumption? Has it looked into this question carefully and found out where the leakage is and what steps are to be taken to remedy it? I would also request the hon. Minister to look into the economics of coal, diesel and electric power and see whether any economy can be exercised by switching over to diesel engines.

Coming to the question of Depreciation Fund, another important question, it is rather surprising that a huge undertaking like the railways bases its depreciation on no principle whatsoever. We do not know whether

the depreciation of Rs 45 crores set aside every year is based on straight line basis or on cost of replacement basis or on the life of assets or only on the whims and fancies of some members of the Railway Board. The quantum of Rs 45 crores was fixed in 1955-56 and since 1955-56 we had invested Rs 1,000 crores as assets, a good part of which must be in rolling-stock, machinery, equipment and assets of fast wearing-out character. But notwithstanding the fact that we have invested a huge amount of Rs 1,000 crores as capital, the depreciation set aside since the beginning of the first year of the second Plan continues the same, namely, Rs 45 crores. Virtually it means that ever since the commencement of the Second Five Year Plan we have not set aside any depreciation amount whatsoever for post-1955-56 assets. That is an obvious conclusion. Therefore, it appears that the so-called surpluses in the Budget are only illusory. If the hon. Minister instead of setting aside Rs 45 crores, sets aside only Rs 5 crores he can show Rs 40 crores more profit. So my mind it would appear that on a very rough estimate the proper amount of depreciation that should be set aside would be of the order of Rs 80 crores per annum. And so long as this is not done there is an air of unreality existing in our entire appreciation of our railway finances. I am of the view that we must reconcile ourselves to the fact that our railways are working at a tremendous loss.

Coming to the question of capital at charge to which this issue of depreciation is closely connected, I find that since the beginning of the second Plan including the budget year, Rs 910 crores have been invested and yet, if you see it we are told at page 47 of the *Explanatory Memorandum* that the total amount of capital at charge is only Rs 1,472 crores. It would mean that in the beginning of the second Plan we had only Rs 562 crores as capital at charge, if you deduct Rs 910 crores from Rs 1,472 crores. Of course, the reply will be that all

investments do not go to form the capital at charge but even then, making necessary allowances, one does find that nearly Rs 300 crores of assets have been retired as worn out and for which no depreciation has been provided. In other words, the railways are living not on the depreciation fund but they are living on their capital. How long will this be, one does not know. I should like to be enlightened on the matter of calculation of capital at charge.

Coming next to the Development Fund, a wonderful fund which the railways have got, where you expect to find some money for development of Indian railways, I should like to say that it does not contain more amount than the loose small change which I have got in my pocket. It does not contain even one naya paisa. Not only that it has got a minus balance of Rs 11 crores, and another minus balance of another Rs 11 crores will be added, so that by the end of the budget year, our wonderful Development Fund will be indebted to the general revenues to the extent of Rs 22 crores. How can you carry on development from a Fund which is already indebted to the general revenues? What is the charm in maintaining a separate Fund? You might as well close it and finish with it. What is the charm in maintaining a Development Fund when you have not got a penny in it and no prospect of putting anything into it?

Coming to the question of the Revenue Reserve Fund Rs 50 crores are there. This fund obviously does not seem to have any specific purpose for which it has to be utilized. In the past it has been utilized for writing down the difference between the book figures and the current market prices of stores which is certainly not the purpose of a Revenue Reserve Fund, and also for transfer to the Depreciation Fund and the Development Fund which certainly is not the purpose of the Revenue Reserve Fund, and sometimes to meet the revenue deficit which is really the correct purpose of

[Shri Naushir Bharucha]

a Revenue Reserve Fund The Revenue Reserve Fund, to my mind, should be a shock absorber so that in lean times, when due to unforeseen circumstances, the railway receipts become lean, this fund steps in and fills up the deficit and equalizes more or less the rates of freights and passenger fares so as not to make violent disturbances in the calculations of trade, commerce and industry That should be the purpose A limit of Rs 50 crores is something which is desirable But it should be maintained at that level, and not taken further But I think there should be a clarification as to the purpose for which the Revenue Reserve Fund should be utilized

On the question of the railways capacity to carry in the future it will be noticed that at the end of the second Plan the traffic offered would be 162 million tons and the hon Minister says that he will be able to carry traffic to that extent I have no doubt about it but then if you pry a little more into it you will find that at the beginning of the first Five Year Plan we had a traffic of only about 112 million tons That means an addition of 50 million tons only for an investment of Rs 1,125 crores in the course of the second Five Year Plan To my mind it seems to be a poor show Even if we are able to carry 162 million tons at the end of the second Five Year Plan, by the first year or the second year of the third Five Year Plan, the position will be that, on account of our policy of not setting aside the correct depreciation and living on capital, the tonnage offered will be found about 200 million tons and the railways will not have the capacity to carry them In order to avoid that I appeal to the hon Minister to face realities and not just come out with an illusory surplus budget He should come out boldly with a deficit budget and the correct amount of depreciation has to be set aside

15 hrs.

There are one or two problems to which I would like to draw attention before I close my speech Regarding the planning of capital works, electrification has been slowed down for want of adequate power supply I would like to know who is planning your electrification projects Any man in the street would say that before you survey a track for electrification and carry on the work, there should be adequate power supply All that I am able to find is the installation of an 18 megawatt extension for Chola Power station for electrification That is not enough I would like the hon Minister to know that the present trend in power generation is to go in for bigger and bigger stations A 18 megawatt station is not going to remove your difficulties What is the use of your planning piecemeal, neglecting the electrification of most important tracks like Igatpuri to Bhusawal? The hon Minister should consider the question of power production in detail and come out boldly with much bigger projects

Then I would like to have some information regarding the remodelling of the Bhusawal yard which is in my constituency Then, regarding overcrowding in Bombay suburban trains, it might surprise the House that our BEST Committee today carries twice the number of passengers which both the Central and Western Railways carry The two local Railways carry only 8 lakhs of passengers whereas the BEST is actually carrying 1½ million passengers Surely there must be some way of increasing the capacity of the railways to carry more passengers My suggestion to the hon Minister is that he may think very seriously about having tube railway for Bombay city My hon friends may laugh, but I may point out to them that in the BEST Committee, we have considered the project We consulted Japanese consultants and they said it is feasible and the cost will be round about Rs 182 crores per mile So, it

is worthwhile considering the question of tube railways for Bombay city, as a measure to relieve the congestion on the local trains

One more point and I have done We are spending Rs 3½ crores on the Railway Protection Force and the net result of it is today the hon Minister tells us that this time we have paid Rs 79 lakhs more by way of compensation for goods lost I think there should be some explanation for that

My time is up I hope I will get some more time at the time of moving the cut motions, when I shall refer to the other points I do not share the urge to offer congratulations to the hon Minister

श्री पहाड़िया (सवाई माधोपुर—रक्षित-अनुसूचित जातियाँ) उपाध्यक्ष महोदय, इसके पहले कि मैं रेलवे मंत्रालय को धन्यवाद दूँ, मैं आप को भी धन्यवाद देना चाहता हूँ कि रेलवे बजट पर बोलने का मौका तो मिला ।

उपाध्यक्ष महोदय आप ने धन्यवाद दिया तो कई दूसरे कसिब भी दें गे होंगे ।

श्री पहाड़िया भारतीय स्वतन्त्रता के बाद जन-साधारण के लिये अगर कोई तरक्की की चीज नजर आती है—जो कि प्रत्यक्ष रूप में देखने में आती है—तो मैं समझता हूँ कि वह रेलवे है । चाहे हमारे विराधी भाई कितनी ही बातें करे, कितनी ही झालोचना करे, लेकिन उन का मानना पड़ेगा कि आजादी के बाद रेलवे के हर क्षेत्र में तरक्की हुई है—गाड़ियों की स्पीड में, रेलवे लाइन की लम्बाई में और यात्रियों के लिये सुविधाओं में तरक्की हुई है और हर एक यात्री इस बात को जानता है । आजादी के बाद रेलों में पखे लगे हैं, बिजली का अच्छा इन्तजाम हुआ है, पीने के पानी का अच्छा इन्तजाम हुआ है और

सासकर बड़ क्लास के पैसेंजर्स को बड़ी एमिनिटीज दी गई हैं, जो कि पहले उपलब्ध नहीं थीं ।

एक माननीय सभ्य शहरो में ।

श्री पहाड़िया शहरो में भी और गावों में भी, हालांकि गावों में बहुत कम है और उन के बारे में मैं बाद में बताऊंगा । इस के बावजूद रेलवे में बहुत सी कमियाँ हैं, जिन को हमें ध्यान में रखना है । मेरे पूर्ववक्ताओं ने इस सिलसिले में बहुत सी बातें बताई हैं कि रेलवे मंत्री के कथनानुसार कुछ दिनों से रेलों की ग्रामदानी माल ढोने के सिलसिले में कम हुई है । यह बाजेंह बात है । वह कम होनी ही चाहिये थी और उस के कई कारण हैं इलावा इसके कि कृषि की पैदावार भी कम हुई है । रेलवे मंत्री जी ने बताया है कि रेलों की ग्रामदानी कम होने का एक कारण टूटि-उपादन में कमी होना भी है । मैं इस को मानता हूँ, लेकिन उसके अतिरिक्त और बातें भी हैं, जिन का उल्लेख मेरे पूर्ववक्ताओं ने किया है । मैं कुछ उदाहरण देकर समझाना चाहता हूँ ।

मैं समझता हूँ कि रेल के भाड़े में कमी होने का सबसे बड़ा कारण रेल की सुविधाओं में कमी होना है । रेल की अपेक्षा सड़क परिवहन की सुविधाये ज्यादा हैं । ट्रक में माल भर दिया जाता है और जिस दुकान या जिस मंडी में उस को ले जाना होता है, वह वहा पर घासानी से पहुँच जाता है । लेकिन इस के साथ ही माथ कुछ बहुत जरूरी मडिया और पैदावार के कुछ ऐसे स्थान हैं, जहा पर कि रेल नहीं है । इस कारण माल को रेल तक ट्रक से ले जाना पड़ता है । इस सम्बन्ध में मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ । मेरी कास्टीच्युएन्सी में एक बाहर करौली है । पुराने रियासती जमाने

### [श्री पद्माङ्गिया]

में वह एक रियासत थी, राजधानी थी। वह एक बहुत बड़ा शहर है, बहुत बड़ा इलाका है। अगर वहाँ से माल दिल्ली जाना है या खिड़ली लाना है, जो कि हिन्दुस्तान की एक बड़ी सरसों की मंडी है, जो स्थिति यह है कि करौली से हिन्डोन स्टेशन चौबीस मील की दूरी पर है और उस के बाद खिड़ली मंडी आती है। इस प्रकार अगर माल को रेल से ले जाना है, तो माल को १६० मील की यात्रा करनी पड़ेगी। अगर इन छोटी-छोटी जगहों को, जो कि पैदावार इत्यादि की दृष्टि से बहुत जरूरी स्थान है, रेल के जरिये से जोड़ दिया जाये, तो आज जो भाड़े की कमी महसूस हो रही है, वह कमी कमी नहीं रहेगी।

रेल की ग्रामदली में कमी का दूसरा कारण रेलवे में अप्टाचार का होना भी है, हालांकि आजादी के बाद बहुत कुछ मायानो में उस में सुधार हुआ है, लेकिन आप यह सुन कर ताज्जुब करेंगे कि मेरी कास्टीम्युएन्सी में कइ स्थान ऐसे हैं जहां पर कि ऐसा होता है कि माल भरा पडा है, लेकिन चूक माल बाबू का तीन रुपय प्रति बोरी रिश्वत नहीं दी गई है, इसलिये लदान नहीं हो पाता है।

श्री बजर्राज सिंह माननीय सदस्य तो कह रहे थे कि उन्नति हो रही है।

श्री पद्माङ्गिया उन्नति जरूर हो रही है। अब मैं कमियां बता रहा हूँ। ऐसी हालत में जब कि माल के लदान में देरी हो रही है और दूसरी मंडी तक माल पहुंचते-पहुंचते उसके दाम में कमी हो जाती है, तो यह स्वाभाविक है कि व्यापारी ट्रक से माल ले जाता

है। इसके प्रतिरिक्त कई चीजें पेरिबोबल होती हैं—वे बहुत जल्दी नष्ट हो जाती हैं। लदान में देरी होने से वे नष्ट हो जाती हैं और उनकी सारी कीमत मारी जाती है। इस कारण से भी रेल-भाड़े में कमी हो रही है।

माननीय मंत्री ने बताया है कि योजना-काल में लगभग १८४८ मील लम्बी लाइन बिछाई जा रही है और उनमें से कुछ पर काम हो रहा है और कुछ पर होना है। लेकिन इसके साथ ही साथ बताया गया है कि इसमें वह ६०० मील लम्बी लाइन भी शामिल है, जो कि बड़ी-बड़ी लाइनों को दोहरा करने के लिये बिछाई जायेगी। मैं यह अर्थ करना चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान में एक तरफ तो ट्रासपोर्ट की इतनी कमी है खास कर गाबो में और पैदावार के उन इलाकों में, जहां कि लाखों करोड़ों मन अनाज रोजाना चलता है, लेकिन वहां रेल नहीं बिछाई जानी है और दूसरी तरफ बड़े-बड़े शहरों में ज्यादा स्पीड की गाड़ियों, डीलक्स और एक्सप्रेस गाड़ियों को स्थान देने के लिये डबल लाइन बिछाई जाती है। मैं यह नहीं कहता कि डबल लाइन नहीं बिछाई जानी चाहिये, जहां जरूरत हो, वहां जरूर बिछाई जाये, लेकिन उसके साथ ही यह भी देखना चाहिये कि हिन्दुस्तान के उन हिस्सों की तरफ भी इस विषय में तवज्जह दी जाये जो कि बड़ी आसानी से तरक्की कर सकते हैं, जहां पैदावार खूब होती है, लेकिन ट्रासपोर्ट के पर्याप्त साधन न होने के कारण जिनको बड़ी तकलीफ होती है और जो इस कारण पिछड़े हुये हैं। उन स्थानों के लिये नई रेलवे लाइनों का निर्माण होगा चाहिये।

माननीय मंत्री जी ने कहा कि आजकल बहुत सारे डिब्बे खाली पड़े हैं और उनमें माल ले जाने के लिये नहीं है। परसों मुझे

एक तार मिला है, जो कि बयाना से भाया है। वह तार रेलवे मंत्री को दिया गया है और उसकी एक कापी मुझे प्राप्त हुई है। उसमें कहा गया है कि हम तीन सौ बैगन हर महीने बयाना भेज सकते हैं, लेकिन हमको बैगन प्राप्त नहीं होते हैं। मैं समझता हूँ कि माननीय मंत्री जी को वह तार मिल गया होगा— मुझे तो उसकी कापी मिल गई है। ऐसे कितने ही स्थान हो सकते हैं, जहाँ डिब्बे खड़े होंगे, लेकिन लदान नहीं होता है, क्योंकि रेलवे कर्मचारी मूट्ठी गर्म किये बगैर लदान नहीं करते हैं। मैं यह नहीं कहता कि हर एक जगह ऐसा होता होगा, लेकिन कुछ स्थान ऐसे अवश्य होंगे। इस तरफ ध्यान दिया जाना चाहिये।

उपनगरीय रेलें भी बनाई जा रही हैं। जहाँ भीड़-भाड़ बहुत होती है, वहाँ उनका बनाना बहुत जरूरी है। लेकिन जैसा कि मैंने अभी अर्ज किया है, हमने इस देश में पैदावार को एक जगह से दूसरी जगह ले जाना है। हम बड़े-बड़े स्टील प्लांट बना रहे हैं। उनके माल को देश में वितरण करना होगा और उसके लिये रेलों की जरूरत होगी। इस स्थिति में अगर उपनगरीय रेलें अगर देर में भी बनाई जायेंगी, तो कोई हर्ज नहीं होगा, क्योंकि शहरों में एक जगह से दूसरी जगह जाने वाली सवारियाँ बसों टागों और रिक्शाओं में जा सकती हैं। अगर आप चाहें, तो आप वहाँ ट्राम्प भी चला सकते हैं, लेकिन ग्रामीण क्षेत्रों में रेल ही चल सकती है। अगर आप मडक बनाते हैं, तो सारे माल और सवारियों का लदान नहीं हो सकता है, लेकिन अगर आप रेलें बनाते हैं, तो ट्रकों और मोटरो की जगह रेल चल सकती है। इसलिये यह आवश्यक है कि इस बारे में प्राथमिकता ग्रामीण क्षेत्रों और पैदावार के उपजाऊ क्षेत्रों को दी जाये।

रेल की भीड़ के बारे में बहुत कुछ कहा गया है। प्रश्न है कि रेलों में भीड़ क्यों होती

है। उसका एक कारण सवारी-गाड़ियों का कम होना तो है ही, लेकिन इसके साथ ही साथ कुछ और भी बातें हैं और उन में से सबसे पहली बात यह है कि लम्बे सफर की गाड़ियाँ सभी स्टेशनों पर नहीं ठहरती हैं। उनके टाइमिंग ऐसे होते हैं कि सवारियों को उनमें बैठने का मौका नहीं मिलता है। जहाँ ज्यादा भीड़ होती है, वहाँ से गाड़ियाँ रात को पास होती हैं। वहाँ पर चौबीस घंटा बैठना पड़ता है और दूसरी गाड़ी नहीं जाती है। मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि टाइमिंग ऐसे होने चाहिये कि ज्यादा से ज्यादा सवारियाँ बैठ सकें। लम्बे सफर की सवारियों को सुविधा देने के लिये फर्स्ट क्लास के डिब्बे लगाने की व्यवस्था की गई है। अगर आप कालका मेल और डीलक्स गाड़ी, फ्रंटियर मेल को देखें, तो थर्ड क्लास का एक ही डिब्बा मिलेगा और मुम्बिल से ही दूसरा डिब्बा मिलेगा। थर्ड क्लास की जितनी सवारियाँ होती हैं, वे पैसेजर ट्रेन में जाती हैं। डीलक्स गाड़ियों में बैठने वाले भी पैसेजर ट्रेन में बैठते हैं, क्योंकि डीलक्स गाड़ियाँ कम से कम सौ मील की दूरी पर ठहरती हैं और महत्वपूर्ण स्थानों पर नहीं ठहरती हैं। मिसाल के तौर पर अगर हमें दिल्ली में कोटा जाना है, तो बीच में गाड़ी मथुरा और गंगापुर ठहरगी और फिर जा कर कोटा में ही ठहरगी। बीच में कितना बड़ा इलाका है, कितना घना बसा हुआ इलाका है, लेकिन वहाँ गाड़ी नहीं ठहरती है। डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर को भी छोड़ जाती है और जो स्थान छोटी और बड़ी लाइनों को मिलाते हैं, उनको भी छोड़ जाती है। दिल्ली भारत की राजधानी है और जयपुर राजस्थान की राजधानी है। बीच में भरतपुर और सवाई माधोपुर डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर हैं, लेकिन डीलक्स गाड़ियाँ वहाँ नहीं जाती हैं। इसका कारण यह है कि रेलवे प्रशासन डिस्टेंस का क्यार रखना है, वह यात्रियों की सुविधा का क्यार नहीं रखता है और न ही इस बात का क्यार रखता है कि जिस जगह गाड़ियाँ ठहरने से ज्यादा



### [श्री पहाड़िया]

सवारियां मिल सकती हैं और ज्यादा लाग हो सकता है। मैं नहीं कहता कि जीलक्स गाड़िया और फ्रटियर ट्रेन की तरह चले, लेकिन यह तो देसना चाहिये कि इंडक्वार्टरो, राजधानियों को मिलाने वाले जकड़ानो और छोटी और बड़ी लाइनो को मिलाने वाले स्थानो पर तो उनको ठहरना चाहिये। अगर इन गाड़ियो के ठहरने के स्थान ठीक बनाये गये और एक्सप्रेस और फ्रटियर ट्रेन वगैरह में थर्ड क्लास के डिब्बे ज्यादा लगाये गये ता फिर पैसेजर ट्रेन में भीड़ बहुत कम हो जायेगी। इसका खास ख्याल रखना चाहिये।

भीड़ का एक कारण ब्राच लाइनो का छोटा होना भी है। मथुरा से बयाना एक गाड़ी जाती है। वह गाड़ी पहले मथुरा से नागदा जाया करती थी और इस कारण हम लोग उसको नागदा-मथुरा रेलवे कहा करते थे। एक गाड़ी आगरा से बयाना जाती है, जो कि दो घंटे का रन होता है। अगर उसको कोटा तक एक्सटेंड कर दिया जाये, तो उतने ही समय में, उतने ही खर्च और घटने ही रेलवे के स्टाफ से ज्यादा सवारियो को सुविधा मिल जायेगी और ज्यादा इलाका कवर हो जायेगा। जो गाड़ी मथुरा से बयाना तक जाती है, अगर उसको नागदा तक कर दिया जाय, तो बहुत से यात्रियो को सुविधा हो जायेगी। मेरा तात्पर्य यह है कि छोटे-छोटे स्थानो पर ब्राच लाइने चलती हैं। वहा पर लाइन बिछी हुई है, स्टाफ है और खर्चा करना पडता है। उनको अगर एक्सटेंड कर दिया जाये तो मैं समझता हू कि यह भीड़ बहुत कम हो जायेगी।

इसी तरह से बिना टिकट यात्रा करने वालो के बारे में कुछ कहना चाहता हू। इसके बारे में यहा पर बहुत कुछ कहा जा चुका है। बिना टिकट यात्रा इसलिये होती है कि भीड़ ज्यादा होती है। लेकिन कई बार यह

भी देखने में आता है कि स्टेशन पर हम लोग पहुंच तो जाते हैं लेकिन जिस तरह से बोलने का अवसर पाने के लिये यहा पर इतिजार करना पडता है उसी तरह से टिकट लेने के लिये भी 2-3 घंटे इतिजार करना पडता है। कहा तो यह जाता है कि तीस मिनट पहले टिकट मिलना शुरू कर दिया जाता है लेकिन देखने में आता है कि 15 मिनट पहले भी टिकट देने शुरू नहीं किये जाते हैं—

उपाध्यक्ष महोदय यहा आखिर में अवसर मिल तो जाता है लेकिन वहा कभी मिलती भी नहीं है।

श्री पहाड़िया आपकी महरबानी से यहा अवसर मिल जाता है। रेलवे के जो बाबू होते हैं वे बहुत देर से टिकट देना शुरू करते हैं। हम भी देखा गया है कि जो छोटे-छोटे स्टेशन होते हैं वहा पर गाड़ी मुश्किल से दो मिनट या तीन मिनट के लिये ही रुकती है और अगर लोगो को समय पर टिकट न दिया जाये तो उनके लिये गाड़ी में सवार होना मुश्किल हो जाता है। इस वास्ते रेलवे विभाग को टिकट बाटने वालो को इस बात की इस्ट्रक्शन देनी चाहिये कि वे आध घंटा पहले या जो समय नियत है उस समय पर निश्चित रूप से टिकट बाटना शुरू कर दें। साथ ही साथ अगर भीड़ अधिक हो तो जो दूसरे क्लर्क होते हैं और जो गप्पे मारते रहते हैं, उनसे भी कहा जा सकता है कि वे टिकट बाबू की मदद करें।

मे खास तौर पर जब से नये पैसे चले हैं और उनकी वजह से जो असुविधा हुई है और जो हो रही है उसकी ओर माननीय मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हू। तब से लगातार इस प्रकार की शिकायतें आ रही हैं कि बाबू अधिक पैसे ले लेते हैं। टिकट पर लिखा कुछ होता है और तब

कुछ और ही कर लेते हैं। अगर कोई बगड़ा करता है तो उसको कह दिया जाता है कि तुम्हें पता नहीं है, इतने मये पैसों के इतने पुराने पैसे होते हैं। इस बास्ते में कहना चाहता हूँ कि इस और भी आपका ध्यान जाना चाहिये। पुराने टिकट रब लिये जाते हैं और उनके बाद में ज्यादा पैसे चार्ज किये जाते हैं।

आपने बहुत सारी सवारी गाड़िया चलाई हैं, जनता एक्सप्रेस ट्रेस चलाई हैं। मैंने एक बार शिकायत लिखी कि जनता एक्सप्रेस ट्रेन में वाटर और लाइट नहीं है और इसको बेख लिया जाये। मैंने इस कम्प्लेंट को जनरल मैनेजर के पास भेजा। मैं यह बात आपको मिसाल के तौर पर बता रहा हूँ। इसके जवाब में मुझे यह आया कि जनता की कोई शिकायत नहीं है। उपाध्यक्ष महोदय, मैं पूछना चाहता हूँ कि जनता की तो कोई शिकायत नहीं है लेकिन हम जो शिकायत करते हैं, उसको सुना नहीं जाना है, इसका क्या कारण है। मैं तो कम से कम इस चीज को समझ नहीं पाया हूँ। क्या हम सरकारी आदमी है या गैर-सरकारी आदमी, इसका कुछ पता नहीं है। जनता की शिकायतों पर नहीं तो हमारी शिकायतों पर तो ध्यान दिया जाना चाहिये। यदि मंत्री महोदय चाहे तो मैं उनको डिब्बे का नम्बर भी दे सकता हूँ। जनता जिन गाड़ियों पर बैठ कर सफर करती है उसकी तरफ से भी जो शिकायत आये, उस पर पूरा ध्यान दिया जाना चाहिये।

विद्यार्थियों से भी मेरे पास बराबर शिकायतें आती हैं। आज से दो साल पहले मैं भी एक विद्यार्थी था। मैं जानता हूँ कि विद्यार्थियों की क्या मुश्किलत होती हैं कंसेशन लेने में। पहले तो डी० टी० एस० आफिस के उनको चक्कर काटने पड़ते हैं और अगर उस दफ्तर की मेहरबानी हो जाये पास भी मिल जाये तो इसको लेने के लिये उनको

इतनी परेशानी का सामना करना पड़ता है, इतनी बैरहापरियां स्कूलों में लगती हैं, इतना उनकी पढ़ाई का हर्जा होता है कि कुछ कहना ही नहीं। मैं चाहता हूँ कि ऐसा इंतजाम किया जाये जिसमे उनको कंसेशन जल्दी से जल्दी मिल जाया करे और ज्यादा देर न लगे।

मैं आपको यह भी बनाना चाहता हूँ कि इन पासिस पर यह लिखा रहता है "अबेलेबल बाई एनी एक्सप्रेस थ्रु पैसेंजर ट्रेन" लेकिन जब वे विद्यार्थी एक्सप्रेस ट्रेन में जाना चाहते हैं तो उनको कह दिया जाता है कि आप के लिये यह गाड़ी नहीं है, आप केवल पैसेंजर ट्रेन से हो जा सकते हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि जब टिकट पर यह लिखा रहता है कि वे एक्सप्रेस ट्रेन से जा सकते हैं तो उनको ऐसा करने की इजाजत क्यों नहीं दी जाती है। या तो यह चीज टिकट पर लिखी नहीं होनी चाहिये और अगर टिकट पर लिखी रहती है तो उनको क्यों रोका जाता है यह मेरी समझ में नहीं आया। मैं आपको जहाँ पर इस तरह की घटनायें हुई हैं तथा जिन तारीखों को वे घटी हैं वह सब कुछ बता सकता हूँ। मैं चाहता हूँ कि इस गोर भी ध्यान दिया जाये।

अब मैं किमान स्पेशल ट्रेस जो कि आपकी तरफ से चलाई जाती हैं उनके बारे में थोड़ा सा कहना चाहता हूँ। उनका समय वह रखा जाता है जब कि फसलों का समय होता है। फसलों के समय पर किसान लोग कैसे जा सकते हैं। इस बास्ते स्पेशल ट्रेस उस समय ही रखनी चाहिये जब कि फसल का समय न हो और जो समय उनको सूट करता हो।

श्री शाहमबाब खाँ : ऐसा ही अब क्रिया जाता है।

श्री पद्माङ्गिका : अब मैं टेकेवारी प्रथा बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। बहुत

## [श्री पहाड़िया]

श्री चीजों के लिये जैसे कोयले का बेस्ट है, आपकी तरफ से ठेके दिये जाते हैं। उनके बारे में बड़ी शिकायतें आती हैं जिनका दूर किया जाना बहुत आवश्यक है। अब तो भोजनालय भी आपकी तरफ से चलाये जाने लग गये हैं। लेकिन वहाँ पर सर्विस अच्छी नहीं है। खाना अच्छा नहीं दिया जाता है। रोटी अच्छी होती है तो सब्जी अच्छी नहीं होती और सब्जी अच्छी होती है तो रोटी अच्छी नहीं होती। रोटी अच्छी सिकी होती है तो सब्जी में नमक नहीं होता और सब्जी में नमक होता है तो रोटी अच्छी नहीं होती है। सर्विस की बर्त क्लास में कोई व्यवस्था नहीं की जाती है। फर्स्ट और सैकंड क्लास में तो चाय इत्यादि पहुँचा दी जाती है लेकिन बर्त क्लास में नहीं और बहाना लगा दिया जाता है कि भाईजें ज्यादा है। अभी हम लोग हैदराबाद गये थे। पालियामेंट के एक मेम्बर को ब्लड प्रेशर हो गया, वह बीमार थे। दो स्टेशन पहले ही हमने कह दिया कि डाक्टर मिल जाना चाहिये लेकिन हैदराबाद तो पहुँच गये हम लोग, डाक्टर नहीं मिला। चाय वाले को कहा कि वह बीमार आदमी है, आ नहीं सकता है, हमको मेट्रवानी करके यही चाय ला दी जाये लेकिन वह भी चाय नहीं लाया। इस तरह की चीजों की तरफ भी रेलवे मंत्रालय का ध्यान जाना आवश्यक है।

अब मैं एक दो बातें अपनी कास्टिट्यूएन्सी के बारे में कहना चाहता हूँ —

**उपाध्यक्ष महोदय :** आपने अपनी कास्टिट्यूएन्सी का वक्त भी वही रखा है जो कि आपके पास न हो।

**श्री पहाड़िया :** मैं एक दो मिनट में खत्म किये देता हूँ। चाहे रेलवे मंत्री का ध्यान उस तरफ तो नहीं गया लेकिन मैं माननीय मंत्री महोदय का धन्यवाद करना चाहता हूँ कि कम से कम उनका ध्यान तो उस तरफ

गया है वह मेरी कास्टिट्यूएन्सी में पधारे हैं और सारी हालत को उन्होंने देखा है। वह एक डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है और रेतना होने पर भी वहाँ रेल नहीं है। वहाँ पर पैदावार भी बहुत होती है। वहाँ पर दो रेलवे हैं, एक में तो माननीय लाल बहादुर शास्त्री जी गये थे और दूसरे में माननीय जगजीवन राम जी पधारे हैं। लेकिन अफसोस के साथ मुझे यह कहना पड़ता है कि अभी तक सर्वे होने की बात भी नजर नहीं आती है। वह न केवल डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है बल्कि पैदावार भी वहाँ बहुत होती है। सेवारिया भी वहाँ बहुत बड़ी तादाद में निकलती है। माल दोनों के लिये भी वहाँ बहुत होता है। लेकिन वहाँ इन सबकी कोई व्यवस्था नहीं है। टीक और करौली में बहुत ज्यादा फर्क नहीं है। बहुत थोड़ा सा २०-२५ मील का वह टुकड़ा बनेगा और ज्यादा खर्च भी नहीं आयेगा और सहूलियतें भी बहुत हो जायेंगी। टीक को किमी भी रेलवे लाइन से जोड़ दिया जाये तो काफी इससे सहूलियत हो सकती है। धौलपुर आगरा से हो कर १६० मील तय करना पड़ता है।

साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि करौली से हिंडन को जोड़ा जा सकता है या सरमथुग से करौली के लिये लाइन बनाई जा सकती है। कोसी कला से भरतपुर का भी सर्वे हुआ है और मैं मसखता हूँ कि टीक ही हुआ है। डीग से नगर नदवई या खेडली स्टेशन होते हुये भोमावग से हिंडन हो कर खेटली को जोड़ा जा सकता है। करौली से सरमथुग रेलवे लाइन बना दे तो चम्बल के खादर में जो आजकल डाकुओं का प्रकोप है, वह खत्म हो जायेगा। इससे मध्य प्रदेश और राजस्थान के बीच यातायात के साधन उपलब्ध हो सकने हैं। आजकल धौलपुर से राजस्थान की राजधानी जयपुर पहुँचने के लिये १६० मील का मफर तय करना पड़ता है। वह कट कर २५ मील का रह

सकता है और वह तभी हो सकता है जब आप मेरे सुझाव पर विचार करें।

टोक और सर्वाई माघोपुर बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन हैं। यहीं पर हमारे दोनों रेलवे मंत्री प्यारे थे। इनके बारे में भी कुछ कार्रवाई होनी चाहिये तृतीय योजना में ही सही। आप कई स्थानों का सर्वे करवा रहे हैं और इसका सर्वे तो आप कम से कम करवा ही सकते हैं और साथ ही साथ इसको तृतीय योजना काल में शुरू कर ही सकते हैं। आपने कोमी कला से भरतपुर तक का सर्वे कराया है और यह भी अच्छी बात है।

मैं चाहता हूँ कि आप चाहे तो बी०२ से होकर कोसी कला तक डीग मेवात को जोड़ सकते हैं। मेवात में सर्गमो बहुत बढ़िया किस्म की होती है और तेल, तिलहन भी काफी पैदा होता है। इनका भी जोड़ा जाना आवश्यक है।

पंडित द्वा० ना० सिवारी (केसरिया) .  
उपाध्यक्ष महोदय, मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि इस हाउस में जो क्रिटिसिज्म हुआ है उसमें बहुत सी गलत धारणाएँ फैली हुई दिखाई देनी हैं। अभी जब माननीय मरूचा माहब बोच रहे थे तो उन्होंने कोयले की खपत जो उनके विचार में बहुत ज्यादा है का जिक्र किया। उन्होंने यह भी कहा कि जो कमेटी बिटाई गई थी उसका क्या हुआ और क्या नहीं हुआ। मैं समझता हूँ कि यदि वह रेलवे मंत्री की स्पीच को पढ़ते तो उनको मालूम हो जाता कि पोजिशन क्या है। अपनी स्पीच में रेलवे मंत्री महोदय ने कहा है

"In my Budget Speech last year, I had referred to the setting up of an Expert Committee on Coal. This Committee submitted their report in August last. They have analysed the effect of rising cost and freight on the Railway Fuel Bill and found that in the recent past, the consumption trend generally has been favourable."

अगर इस को पढ़ते तो शायद वह क्रिटिसिज्म न होता। रेलवे में कुछ खामिया हैं, लेकिन जो इम्प्रूवमेंट्स हुए हैं उन को स्वीकार न करना ठीक नहीं होता है। हम लोगों का क्रिटिसिज्म ऐसा होना चाहिये जो बेलेन्ड हो। जहाँ पर गलती हो वहाँ पर गलत कहें और जहाँ तारीफ की बात हो वह तारीफ भी करें। मैं इस अवसर पर रेलवे मिनिस्ट्री को और खास कर अपने रेलवे मिनिस्टर साहब को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने बहुत से इम्प्रूवमेंट्स इस रेलवेज में किये हैं।

कुछ ऐसे खर्च रेलवे में हैं जिन को हटा देने से रेलवे की बचत भी होगी और उन रुपये को दूसरे कामों में लगाया जा सकता है। उदाहरण के लिये नैरो गेज लाइन्स इससे से किसी को फायदा नहीं है। वह रेलवे पर एक तरह से भार है उसकी गाडी बेलगाडी जैसी धीमी चाल से चलती है। मुसafir उस पर चढ़ना नहीं चाहते हैं, वे उस पर माल भी नहीं भोजना चाहते हैं। ट्रक्स या दूसरी सवारियों से वे उस को भेजते हैं। इसलिये इन लाइनों का रखने से कोई फायदा नहीं। उन पर जो खर्च होता है वह बेकार जाता है। इस से न तो पब्लिक का ही फायदा होता है और न रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन को ही। पहाड़ी इलाकों को छोड़ कर क्योंकि वहाँ पर बड़ी लाइन बनाने के लिये जगह नहीं है, अगर दूसरी छोटी लाइनों को खत्म कर दिया जाये तो कोई हर्ज नहीं है। उस के बदले दूसरे ट्रांसपोर्ट को डेवलप किया जाये तो अधिक फायदा होगा और रेलवे की बचत भी होगी।

मैं इस बात की तरफ आप का ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि रेलवे के पैसेजर्स की संख्या बढ़ती जाती है। लेकिन जहाँ तक एग्जिनिटीज का सवाल है, वह ज्यों की त्यों हैं। बल्कि इस साल तो वह कम हो ही गई हैं। आप देखेंगे कि सन् १९५६-५७ में उन पर ३ करोड़ २४ लाख रुपये खर्च हुआ, सन्

[पंक्ति डा० ना० सिवारी]

१९५७-५८ में ३ करोड़ ९१ लाख रुपये खर्च हुआ, लेकिन इस साल वह ३ करोड़ रुपये कर दिया गया है। हम अपने पिछले एक्स्पैरिएन्सेज से भी फायदा नहीं उठाते हैं। पैसेन्जर्स की संख्या बढ़ती जाती है लेकिन जहाँ तक अमेनिटीज पर खर्च करने का सवाल है, वह कम होता जाता है। अगर आप अमेनिटीज पर कैपिटल खर्च का हिसाब लगा कर देखेंगे तो पता चलेगा कि अब तक जो भी खर्च होता रहा है पैसेन्जर्स अमेनिटीज में वह कम हो रहा है। मैं चाहूंगा कि इस रुपये को और अधिक बढ़ाया जाये। बहुत सी ऐसी चीजें हैं जिन को करना चाहिये। बे-साइड स्टेशन्स पर बरसात के दिनों में या धूप के दिनों में जो मुसाफिर आते हैं और टिकट खरीदने के लिये क्यू में खड़े होते हैं उन को बड़ी तकलीफ होती है। वहाँ पर बेंचिंग रुम्स अगर नहीं बन सकते हैं तो कम से कम टिन के शेड तो डाले जा सकें हैं जिस में टिकट खरीदते वक्त यात्री पानी से भी नहीं और धूप में तड़फड़ायें नहीं। इस पर बहुत अधिक खर्च नहीं होगा। एक स्टेशन पर १०० या २०० रुपये में काम चल सकता है। इस की तरफ ध्यान जाना चाहिये। इसी तरह से जो दूसरी अमेनिटीज कम खर्च में दी जा सकती है उन को हमें करना चाहिये।

मिनिस्टर साहब न कहा कि हर साल स्लेक सीजन में गाड़िया पड़ी रहती थी और उन का लोडिंग नहीं होता था। लेकिन इस साल तो सारा साल ही स्लेक सीजन रहा। खासकर नार्थ वेस्टर्न रेन्ज में तो मैं समझता हू कि हालत इस से भी अधिक खराब हुई। हालांकि वहाँ पर अनाज नहीं पैदा होने के कारण ३५ हजार टन अनाज बाहर से भेजा गया, तो भा वहाँ पर बैगन्स पड़े रहे। हम को बेखाना होगा कि बैगन्स का कड़ा अधिक इस्तेमाल हो सकता है। जहाँ भी वे काम भा सकें वहाँ पर इन जगहों से हटा कर उन को भेजा जाये।

इसी तरह से आप पैसेन्जर्स गाड़ियों की देखिये। लोग कहते हैं कि रेलों में आबर-काउंडिंग है। मैं ने देखा है कि गलत समझ रखने की वजह से बहुत सी गाड़ियाँ भी चलती हैं उन में पैसेन्जर्स नहीं होते और पता यह चलता है कि उन में आबरकाउंडिंग नहीं है, लेकिन कुछ ट्रेनों में बहुत ज्यादा पैसेन्जर्स होते हैं और आबरकाउंडिंग हो जाती है। आज जा गाड़िया चलती हैं उनका ठीक से एडजस्टमेंट होना चाहिये। मैं मानता हू कि आज हमारे पास गाड़िया बहुत नहीं और इस तरह से आबरकाउंडिंग होती है लेकिन उनके ठीक एडजस्टमेंट से यह तकनीक दूर की जा सकती है और लोगों को मुबिना पहुँचाई जा सकती है।

जहाँ तक रेलवे ऐक्सिडेंट्स का सवाल है मैंने देखा है कि पाच सीरियस ऐक्सिडेंट्स हुए हैं, उनमें से ३ ह्यूमन फॅल्यार की वजह से हुई। रिपोर्ट में लिखा यह हुआ है। एक नैब्राटेज की वजह से हुआ और एक क रिपार्ट अभी नहीं आई है। जो ऐक्सिडेंट्स ह्यूमन के फॅल्यार की वजह से हुए यानी मुलाजिमों की गलती से, उन की संख्या अधिक है। अधिक क्या, ७५ परसेन्ट हैं। इस की तरफ ध्यान दिया जाना चाहिये कि हम में कल्ला पर कभी है। जिस की वजह से यह ऐक्सिडेंट्स हुए। मिनिस्टर साहब ने यह जरूर कहा कि लाइनों पर भीड़ बहुत हो गई है, यातायात बढ़ गया है और इस लिये ऐसा हुआ। लेकिन यह कोई एक्स्प्लेनेशन नहीं है। आप अपने कर्मचारियों को रखते हैं, उन को ८ घंटे की ड्यूटी रखते हैं। उन को ८ घंटे तक सतर्क हो कर काम करना चाहिये। उस की वजह से फॅल्यार हो और ऐक्सिडेंट्स हो यह ठीक नहीं है।

मैं देखता हू कि जो इम्प्लूमेंट्स रेलवे में हुए हैं वह ब्रांड गेज में ही हुए हैं लेकिन मीटर

गेज में कोई भी इम्प्रूवमेंट नहीं हुआ है। किसी भी दिशा में धाप चले जाइये, कहीं कोई इम्प्रूवमेंट नहीं है। यदि देखा जाये तो रेलवे के ब्याल से भी लोकोमोटिव्स के यूटिलाइजेशन में ग्रीर गेजन्स के मूवमेंट में भी कुछ इम्प्रूवमेंट नहीं हुआ है। यहाँ पर पेज ३३ में (इंडियन रेलवेज के) दिया हुआ है :

"The engine miles per day per engine in use increased as compared with the previous year by 0.91 per cent. on the Broad gauge whereas on the Metre gauge the figure remained at the same level.

Engine miles per day per engine on line (i.e., inclusive of the time occupied under repairs etc.) registered a slight improvement on the Broad gauge from 83 miles in 1956-57 to 84 miles in 1957-58. On the Metre gauge, the figure, however, deteriorated from 76 miles to 74 during the year."

धाय यह भी देखेंगे कि वैस्नेजर इन यूज में भी मीटर गेज में माइलेज बराबर कम रहा। सन् १९५६-५७ में वह १२९ था और १९५७-५८ में वह १२८ ही गया। मिक्सड एंजिन इन यूज में माइलेज सन् १९५६-५७ में ९७ था और सन् १९५७-५८ में वह ९३ हो गया। गुड्स एंजिन इन यूज का माइलेज सन् १९५५-५६ में ८५ था, सन् १९५६-५७ में वह ८२ हो गया और सन् १९५७-५८ में भी ८२ रहा। एंजिन इन यूज ( ग्याल सविसेज ) में माइलेज सन् १९५५-५६ में १०३ था जो कि सन् १९५६-५७ में १०२ रह गया और सन् १९५७-५८ में भी १०२ रहा।

"On the Metre gauge the percentage decreased from 15.9 in 1956-57 to 15.7 in 1957-58."

जिस ग्रीर भी धाप दृष्टि ले जाइये, धाप देखेंगे कि हर जगह वैगन्स में इम्प्रूवमेंट हुआ लेकिन मीटर गेज में कोई इम्प्रूवमेंट नहीं हो रहा है। कारण इस को देखन वाला कोई नहीं है, इस

355 (Aii) LSD.—8.

को पूछने वाला कोई नहीं है कि वहाँ के लोगों को क्या दिक्कत है या उस का क्या कारण है। बड़े-बड़े शहर, जैसे कलकत्ता, पटना, इलाहाबाद, कानपुर, दिल्ली यह सब ब्राड गेज पर हैं। मीटर गेज पर गोरखपुर, छपरा, सोनपुर, बसिया या जो दूसरे छोटे-छोटे स्टेशन हैं जहाँ के लोग कम प्रभावशाली ग्रीर स्पर्मतिशाली हैं। उनकी ओर कोई ध्यान नहीं दिया जाता। रेलवे में यह डिस्ट्रिबिनेशन नहीं होना चाहिये क्योंकि इस से लोगों को बहुत हताश होना पड़ता है। मैं मानता हूँ कि जैसा कि हमारे मित्र श्री सिंहासन सिंह ने कहा है कि जो नये जेनरल मैनेजर हैं वह इस हालत को ठीक करना चाहते हैं, लेकिन नार्थ ईस्टर्न रेलवे में उन को अधिक सफलता नहीं मिली है।

एक ट्रेन जनता है जो कि कभी भी दो या तीन घंटे से कम लट नहीं आती है। इस की क्या बजह है, मैं नहीं समझ पाता हूँ। जहाँ तक गाड़ियों में सुविधाओं का सवाल है धाय मुजफ्फरपुर और नहर कटिया लाइन पर देखने जाइये, न तो बिजली की रोशनी है और न पंखे हैं, न ही कोई पानी का इन्तजाम है। कोई भी इन्तजाम ठीक नहीं है।

एक माननीय सदस्य : जाड़े में पंखे का क्या होगा ?

पंडित द्वा० ना० सिंघारी : जाड़े में नहीं आई, गर्मी में। यह सत्य है कि उस तरफ आने जाने में बड़ी तकलीफ होती है। पटना से उत्तर की तरफ जाइये तो पता चल जायेगा। २०, २५ मील का फासला तय करने में पांच या छ' घंटे लग जाते हैं।

मैं ने पार साल भी कहा था कि पाउजेन्ड्स धाप मैन भ्रावर्स का प्रतिदिन नुक्सान होता है। एक फैंकट्री में स्ट्राइक होता है। दो तीन दिन तक स्ट्राइक चला। इस के वास्ते दूसरी तरफ के लोग हल्ला मचाते हैं।

Shri T. B. Vittal Rao: We are prepared to join him in this appeal.

श्री अजराम सिंह : हम लोग इस पर भी हल्ला करते हैं, लेकिन कोई हमारी सुनता नहीं है।

पंडित डा० ना० तिवारी यहां बाउजेन्डस आफ मैन भावर्स का रोज लीस होता है इस की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता। मैं कहूंगा कि इस का कोई इन्तजाम होना चाहिये आप की तरफ से।

उपाध्यक्ष महोदय आप सरकार से कह रहे हैं या दूसरो से कह रहे हैं ?

पंडित डा० ना० तिवारी मैं आप से कह रहा हूँ। और आप की मारफत सरकार से कह रहा हूँ। नार्थ ईस्टर्न रेलवे की तरफ, मीटर गेज की तरफ, खास कर नार्थ ईस्टर्न रेलवे की तरफ मिनिस्टर साहब का ध्यान जाना चाहिये ताकि वहा अधिक से अधिक सुधार हो।

श्री अगजीवन राम सुधार हो रहा है।

पंडित डा० ना० तिवारी बहुत धीमी चाल से सुधार हो रहा है और जिनका कि अभी कोई असर नहीं मालूम पड रहा है। टेस्ट आफ दी पुडिंग डज इन इट्सईटिंग। अगर हम लोगो को रेलगाडियो में अधिक सुविधा मिले तो हम समझे कि बाकई सुधार हुआ है। मैंने आपकी किताब से पड कर बताया कि चाहे किसी दृष्टि से क्यो न देखा जाये, इम्प्रूवमेंट नहीं हो रहा है और मुसाफिरो की अभी भी तकलीफ है। मैं यह मानता हूँ कि आपने जो नया जनरल मैनेजर भेजा है वह सुधार करने की बहुत कोशिश कर रहे हैं लेकिन उनकी कोशिशो के बावजूद भी यदि सुधार नहीं होता है और बेसिकली कोई रोग है तो उसकी तह में रेलवे मन्त्रालय को जाना चाहिये। सुधार करने के हेतु आप कोई कमेटी बिठाइये और इन्वन्वायरी कराइये कि आखिर क्या अछपन है जो कि सुधार नहीं हो रहा है। मैं यह मानता हूँ कि

अफसर आपने भेजा है वह मुस्तीबी से अपना काम कर रहा है और कुछ रेलगाडियां पहले की अपेक्षा कुछ ठीक समय से चलने लग गई हैं। लेकिन जनता रेलगाडी जो कि एक एम्पाटेंट ट्रेन है वह अब भी २, ३ घंटे लेट चलती है। मैं चाहता हूँ कि रेलवे मन्त्रालय इस बात की जाच करे कि आखिर आज जो रेलवे की अपेक्षा लोग अपने गुड्स को रोज से भेजने लगे हैं, उमकी क्या वजह है ? यह जो डाइवर्सन हो गया है वह क्यो हो गया है ? रोड ट्रान्सपोर्ट एक अच्छी चीज है लेकिन आपको अपनी रेलगाडियो द्वारा माल भेजने की व्यवस्था में सुधार करना चाहिये।

लोकल ट्रेनो के जो आप टाइमिंस रखते हैं वे ठीक नहीं होते हैं। अब मैं आपको बतलाऊ कि छपग मे एक लोकल ट्रेन चलनी है। वह कही दूसरी जगह नहीं जाती लेकिन उसके चलने का वकन बडा बेतुका है। वह लोकल रात ११ बजे चल कर २ बजे पहुंचती है और फिर उधर से ९ बजे चल कर १२ बजे पहुंचती है। अब अगर यह रेलगाडी बजाय रात के दिन में चलायी जाती तो ट्रेन्स में जो भीड होगी है वह भी कम हो जाती और साथ ही रेलवे मन्त्रालय को आमदनी भी अधिक होती। चूँकि इसका टाइम बेनुका होता है इसलिये लोग इस रेलगाडी पर मफर नहीं करते और रेलवे को घाटा होता है और ट्रैफिक भी डाइवर्ट हो गई। मैं चाहता हूँ कि लोकल रेलगाडियो के टाइमिंस ठीक रखे जाय ताकि लोगो की लोकल जरूरतें पूरी हो सकें और धू ट्रेनो पर जो चढने का विवश होते हैं और भीड बढती है वह कम की जाये। जहा तक धू ट्रेनो का सवाल है मैं चाहता हूँ कि वह कम स्टेशनों पर टहरे। अब रात के १२ बजे लोकल चलाने से उनको कोई फायदा नहीं होता है। रेलवे को नुकसान भी होता है।

उपाध्यक्ष महोदय अब माननीय सदस्य का समय समाप्त हो चला है।

**Pandit D. N. Tiwary:** I think you will show me the same indulgence as has been shown to others.

**Mr. Deputy-Speaker:** If it is shown to everybody, then it is no indulgence

पंडित द्वा० ना० तिवारी एक जनरल बात में और कह देना चाहता हू कि हम लोग जो कुछ यहां पर निवेदन करते हैं, उन सब चीजों का जबाब देने के वास्ते मंत्री महोदय के पास टाइम नहीं रहता। मैं चाहता हू कि यहां पर मेम्बरो द्वारा जो चीजें मिनिस्टर साहब के ध्यान में आई जाती हैं, उन पर जाच पडताल करा कर कुछ दिनों के बाद मिनिस्टर साहब सम्बन्धित माननीय सदस्यों को लिख कर भेज दे कि इस सम्बन्ध में यह कदम उठाये गये हैं। जिस तरह से यहां सदन में मंत्री महोदयों द्वारा जो प्रश्नवासन दिये जाते हैं, तो उन के बारे में मिनिस्टर आफ पार्लियामेन्टरी एफेयर्स समय-मसय पर सदन को सूचित करते रहते हैं कि फना फना ऐश्योरेस पर यह यह काम हुआ। उसी तरह से मैं चाहता हू कि यहां पर जो जो बातें माननीय सदस्यों द्वारा कही जाती हैं और जिनका कि उमी बक्कन जबाब देना मिनिस्टर महोदय के लिये सम्भव नहीं होता, उनके बारे में बाद में यह बतलाया जाया करे कि माननीय सदस्यों ने जो सुझाव दिये थे उनके सम्बन्ध में यह कार्यवाही की गई है। उनकी ओर से कोई उत्तर न दिये जाने का परिणाम यह होता है कि हम हर साल रेलवे बजट के मौके पर उन सुझावों और डिमांड्स को यहां पर दुहराते हैं जो कि मैं समझता हू कि आमानी में ऐवायड किया जा सकता है। मैं समझता हू कि उन प्वाएंट्स का बाद में मंत्री महोदय द्वारा जबाब देना कोई मुश्किल बात नहीं है और वह विधि अपनाई जानी चाहिये।

अ मैं कुछ अपने यहां की बात कहना चाहता हू।

उपाध्यक्ष महोदय आपका टाइम खत्म हो गया है।

पंडित द्वा० ना० तिवारी . बस दो मिनट में समाप्त किये देता हू हमारे यहां सारन चम्पारन एक पडोसी जिला है। बीच में गंडक नदी है। अगर सीधे जाया जा सके तो केवल दस मील का मार्ग है लेकिन आज सैंकडों मील का बक्कर लगा कर बहा जाना पडता है। सिधवलिया और चकिया लाइन का सर्वे हो चुका है और उस लाइन को चालू कर देने से और कर्नैट कर देने से लोगों को सुविधा होगी और रेलवेज की आमदनी भी बढेगी। चकिया एक ऐसी जगह है जहां से लाखों मन जूट निर्यात किया जाता है और यह लम्बा रूट होने की वजह से उन लोगों को फ्रेट में बहुत रुपया देना पडता है। यह १५, २० मील की लम्बी रेलवे लाइन बना देने से दोनों का कर्नैशन हो जायगा और घूम कर नहीं जाना पडेगा और उसके साथ ही रेलवे की आमदनी भी बढ जायेगी।

विक्टिमाइजेशन आफ लोअर स्टाफ बाई हायर आफिशिएल्स आज रेलवेज में चल रहा है और मैं उसकी ओर मंत्री महोदय का ध्यान विशेष रूप से दिलाऊँ चाहत हू। मैं इसका एक उदाहरण सदन के सम्मुख देना चाहता हू। और वह इस प्रकार है। एक मर्त ७ सोनपुर में पानी की कमी हुई तो मैं ने उसकी बाबत डी० टी० एस० से शिकायत और बात करनी चाही। हालांकि वह फोन पर अवेलेबल थे लेकिन उन्होंने पैसेंजर गाइड को कह दिया कि टाईम फिक्स करके बात करे। अब मैं वहीं पर बैठा हुआ था और मैं ने इस पर कम्प्लेट बुक में शिकायत दर्ज की लेकिन उस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई उलटे उस बेचारे पैसेंजर गाइड का विक्टिमाइजेशन हो रहा है। उसके दो, दो, और तीन, तीन एक्सप्लेनेशंस लिये गये और चार्ज शीट किया गया और मुझे को यह चिट्ठी लिख दी गई कि साहब आपको गलत इतिला मिली है। अब मैं कैसे मान लू कि मुझे गलत इतिला मिली है। जब कि मैं स्वयं वहाँ जब वह गाइड फोन कर रहा था तो मैं मौजूद था



[पंजल हा० ना० तिवारी]

श्रीर मैं सब बात सुन रहा था और डी०टी० एस० ने जो उस को जबाब दिया था उसको भी मैं सुन रहा था। मेरे यह सब कहने का मतलब यह है कि लोभर स्टफ वागो को स्केपगोट न बनाया जाये और अपना कसूर उन लोगों पर न लादा जाये। मैं इस सम्बन्ध में एक बात श्रीर कह देना चाहता हू कि छपरा के सदस्य श्री राजेन्द्र सिंह से डी० टी० एस० साहब ने हसते-हसते हुए यह कहा कि आप श्रीर तिवारी जी हमारा कुछ बिगाड नहीं सके यद्यपि हमने उनके खिलाफ कोई कार्यवाही नहीं की थी। यह एक व्यंग था।

मैं चाहता हू कि मंत्री महोदय इस और ध्यान दें और इसकी व्यवस्था करे कि हम लोग बड़े अधिकारियों के खिलाफ अगर कम्प्लेंट बुक में शिकायत लिखते हैं तो उसके सम्बन्ध में कुछ जाच पड़ताल होनी चाहिये और वह जाच पड़ताल और जबा देही उन्ही के द्वारा न हो जिनके खिलाफ हमारी शिकायत होती है। उस शिकायत की जाच जरा ऊची लेवल पर होनी चाहिये और कोई जनरल मैनेजर वगैरह उस शिकायत के सबध में जाच पड़ताल करके शिकायत करने वाले को उसके बारे में सूचित करे।

*Shri Manay (Bombay City Central—Reserved—Sch Castes)* I am thankful to you for having allowed me the opportunity to speak on this budget

Our Indian Railways are the biggest national undertaking with a capacity of 1,119 13 crores of rupees, and if I am right, the Government of India have got about 17 lakhs of employees, and the railways alone employ about 11 lakhs of employees, including casual, temporary and construction workers

The efficient running of this great national undertaking will go a long way in improving the economic condition of our country. In the First Five Year Plan, we have spent nearly

Rs. 423 crores, and in the Second Five Year Plan—I think we are now in the third year of the Second Plan—we shall be spending about Rs 1,125 crores on the rehabilitation and construction work on our railways. After spending so much amount, could we not expect that the picture ought to be equally bright? Of course, the hon. Railway Minister, while presenting the budget, has painted a very bright picture. But may I say that the picture is bright, so far as the words are concerned, but according to me, it does not carry us far so far as the deeds are concerned?

I shall take up three points whereby I would like to bring to the notice of the hon Minister that the picture he has tried to paint is not as good as it is expected to be. Of course, there are various aspects by which it could be proved that the picture is not only not bright but it is gloomy

First of all, I shall take up the fall in the passenger earnings. The figures are given to us at page 11 of the Explanatory Memorandum on the Railway Budget, in paragraph 23. Passenger earnings in 1957-58 were Rs 119 10 crores, while the budget estimate for 1959-60 places the passenger earnings only at Rs 118 30 crores, which will be less than the actuals that we realised in 1957-58. This decrease in passenger earnings is in spite of the fact that more passenger traffic trains are being put on the track, and the passenger-train-miles are also increasing

The Railway Board tells us that greater facilities are provided to passengers, which the Railway Board, if I may say so, are trying to make much ado about. But may I ask how it is that the passenger earnings in 1959-60 have been placed only at Rs 118 30 crores?

Now, I shall turn to another point, and that is about the decrease in the savings of the Railway Administration. If we look at the gross earnings

and gross expenditure, we find that the revised estimate for 1958-59 puts the total earnings at Rs. 395.23 crores which shows an increase of Rs. 13.81 crores over the actuals for 1957-58. But the working expenses, according to the revised estimates, are put at Rs. 320.21 crores which show an increase of Rs. 13.97 crores over 1957-58. In other words, the revised estimates show that all that will be earned beyond the actuals for 1957-58 will be wiped out in 1958-59 by the increased expenses that will be incurred. In view of these things, we find that the savings of the Railway Administration are continuously decreasing. In 1956-57 the actual savings were Rs. 20.32 crores, and in 1957-58, it dropped to Rs. 11.38 crores. Of course, the Railway Minister tells us that in the revised estimate of 1958-59, the figure is put at Rs. 13 crores. But, I find that the Railway Minister tells us that in 1959-60 there would be an anticipated increase to Rs. 21.19 crores. I only hope that this anticipated increase is achieved.

Another point is about the irregularities so far as labour in the Railways is concerned I will refer to the Report of the Ministry of Labour of the Government of India for the year 1955-56 which tells us as to how the Payment of Wages Act is observed. In its Report on the working of the Payment of Wages Act on Railways for the year, it gives us the irregularities. Before I give the figures, I would like to give the categories under which these are classified. These irregularities include delayed payment of wages, non-payment of wages, unauthorised deductions, irregularities regarding the imposition of fines, irregularities regarding deductions, irregularities regarding recovery of advances and non-payment of overtime.

The House will be surprised to know the number of irregularities committed on the Railways. There are various sections such as transportation, mechanical, engineering and miscellaneous sections as well as contractors' estab-

lishments. We find that in the establishment of the transportation section, the irregularities detected are 10,905; in the mechanical section, 8,625; in the engineering section, 1,692 and in the miscellaneous, it is 1,059. I need not speak about contractors' establishments. It is 2,076. From this report of the Ministry of Labour one can see how labour is being treated by our Railway Administration. The Labour Inspectorate have inspected the records of the various General Managers' offices and from them they have detected these.

There is another point which I would like to state. That is unrest amongst labour in the Railway Administration about the recognition of the unions which they would very much wish to be recognised. Many of the hon. Members have already spoken on this point. The All India Railwaymen's Federation is a body which ought to be recognised. But, I do not know why this matter is allowed to linger on. Of course, the hon. Railway Minister has put in some efforts. I do appreciate that. But, in the end, when nothing tangible has come out, naturally, the feeling amongst Railway labour is that the Railway Ministry, the Railway Board, is treating them in a partisan way. Therefore, while inviting the attention of the hon. Railway Minister to this unrest amongst the labour on Railways, may I tell him that it is affecting the efficiency of the Administration?

The next point that I want to refer to is the persistent demand of the Maharashtra people of Bombay State for the Dewa-Dasgaon line.

**Shri Nath Pal (Rajapur):** Konkan.

**Shri Manay:** The hon. Railway Minister was in Bombay city in the first week of February; and, at a function, he said that this Dewa-Dasgaon line would find its place and would be a reality in the very near future. Subsequently, there was a Conference in Bombay which has been called the Konkan Vikas Parishad, which was inaugurated by the Chief Minister of

[Shri Manay]

Bombay. One of my hon. colleagues had the privilege of presiding over that. There, the Chief Minister of Bombay also categorically gave the assurance that this Dewa-Dasgaon line will be a reality in the near future. With all these expectations, I was hoping that the Railway Minister would say something positive so far as this is concerned. But, on going through his speech, I find that he merely makes a reference to that in the words that it may be possible to have this Dewa-Dasgaon line, and that too in the Third Five Year Plan. What I conclude from this passing reference is that he neither wanted to say, 'No', nor is he prepared to commit himself. I will only urge on the Railway Minister the popular feeling of the people of Maharashtra in general, and of Konkan in particular, about this line. Time and again, expression has been given to this in this House and the other House also. This is a long-standing and overdue demand of the people there.

I will draw the attention of the hon. Minister to another demand from the people of Marathwada in Bombay State. They do want a railway line from Paruli to Aurangabad via Mominabad and Biturn. I do not want to go into the history of this demand because I want to utilise my time for other important problems. I will only say

Mr. Deputy-Speaker: I only wanted to say that the hon. Member has already utilised his time.

Shri Manay: Sir, I am the only representative of my party.

I am told that the predecessor of the present Railway Minister had assured the people of Paruli, Aurangabad, Mominabad and Biturn that he would take up this line, and have it surveyed and included in the Plan. I do not know the position at present; but this is the demand of the people of Marathwada.

Now, I will switch on to the problems of the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes and Buddhists among railway workers and I would claim the special attention of the hon. Railway Minister so far as the fulfilment of the reservation quota is concerned. Here also I must admit that the Railway Minister is putting in some efforts to the fulfilment of the quota and I understand that he has appointed some special officers to look to this special work. Yet this quota is not being fulfilled. Therefore, I am inclined to think that some middle-agency is coming in between the sincere efforts of the Railway Minister and the candidates—the agency charged with the responsibility for executing the orders of the Minister. That agency is not sincerely pursuing the efforts of the Minister. I will urge upon the Railway Minister that he should bear this point in mind and try to do justice to the Scheduled Castes, Scheduled Tribes, backward classes and the Buddhists. In the report, I find that there are not less than 4,000 persons in class I category. Could the Railway Minister tell me as to how many persons are there from among the Scheduled Castes and Tribes? If I am right only three persons are. This has been our persistent demand and we have been wanting this reservation quota in Class I and II, that is not being fulfilled. I would even say that the fulfilment of this reservation quota is being denied very systematically. I claim the special attention of the hon. Minister because he is not only in the Cabinet by merit and by virtue but he is also a representative of the same class about which I am putting forth this grievance and I will feel very happy if he takes upon himself the responsibility that we want him to take upon himself.

16 hrs.

Now, speaking about other points, I do not want to take up the time of the House by giving figures. On page 97 of the report, we are told that this year 5,074 posts were reserved for

Scheduled Castes and 1,669 for the Scheduled Tribes and that 6,046 and 461 candidates were selected from the Scheduled Castes and Tribes respectively I do not know to which category these posts belong and how many have been employed I will not take the time of the House any more

While finishing I will only say two or three things which pertain to my constituency, Bombay city—overcrowding in the trains This problem is engaging the attention of the hon Minister But I am only sorry that he has also expressed his helplessness in solving this problem of overcrowding I can understand Members of Parliament here expressing their helplessness and suggesting some remedies But the person in charge who has to work out the schemes and ideas and suggestions if he is also to express helplessness I do not know who is to be looked upon for solving this problem of over-crowding In Bombay, there is not a single day when a casualty is not reported from these local trains due to over-crowding The casualty is mounting and I do not know to what extent it will reach So, I would request him to pay his attention and do whatever he can One Member in the House of elders—Prof Wadia has suggested that there should be class IV standing I do not agree with that suggestion but that is a suggestion merely to help solve this problem I appreciate his zeal and his desire to solve this problem

About the late-running of trains, I have to say a few words In Bombay if trains run to the scheduled time, surprise is expressed As I am representing Bombay City, I may say this There is a term used for this It is said that trains are regularly irregular This is a very popular term in Bombay which is used to show the late-coming of the trains This is not a happy state of affairs. I will request the hon Minister to see that this late running of trains is checked before

long I thank you, Sir, very much for the time given to me

श्रीमती सहोबरा बाई : उपाध्यक्ष महोदय, मैं प्रार्थना करती हूँ कि महिलाओं को पहले बोलने का मौका दिया जाए।

श्री गणपति राम (जौनपुर—रक्षित—अनुसूचित जातियाँ) . उपाध्यक्ष महोदय, एक भा 'जैकशन हमारा भी है और वह यह है कि अपोजिशन बलों को जिन के छोटे छोटे भुप है २/३ टाइम दिया जा रहा है और हम लोगों को कोई टाइम नहीं दिया जा रहा है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि हम की भी बोलने का मौका मिलन च हिये।

श्री नाथ बाई आपकी तरफ से मिनिस्टर बोलेंगे।

श्री सुरेन्द्र नाथ बिंदो (केन्द्रपाडा) आपको धन्यवाद ही देना है, कहना कुछ नहीं है।

सरदार अ० सि० सहगन (जजगीर) जिस वक्त राष्ट्रपति जी के अभिभाषण पर चर्चा हो रही थी, उस में भाग लेने के लिए यदि, उपाध्यक्ष महोदय, आप लिस्ट देखेंगे तो आपको पता चलेगा कि विरोधी दल वालों को बहुत ज्यादा समय दिया गया था और कांग्रेस वालों को कम समय दिया गया था। मैं आप से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि हम लोगों को भी पूरा वक्त दिया जाना चाहिये।

उपाध्यक्ष महोदय मुझे खुशी है कि तसल्ली किसी को भी नहीं है और दोनों तरफ से शिकायत की जा रही है। अब श्री सेन बोलेंगे।

श्री बाजवेयी (बलरामपुर) : हमें तो यह शिकायत है कि आप के ऊपर आरोप लगाये जा रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय . मुझे कुछ भावत हो गई है इन आरोपों को सुनने की।

भी कम्बो० लेन (पूर्निमा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं तो निराश था हो गया था इस बात से कि पता नहीं मुझे बोलने का समय मिलेगा या नहीं। अब जब कि आपने मुझे समय दिया है, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

मैं माननीय मंत्री महोदय को भी धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने रेलवे बजट को पेश किया। इस बजट में उन्होंने बहुत सी अच्छी-अच्छी बातें रखी हैं। और उन्होंने कहा है कि कई डायरेक्शंस में तरक्की हुई है। माननीय मंत्री महोदय ने रिटर्न जर्नी की फीसिलिटी दी है। पैसेजर्स को काफी एमेनिटीस दी है। स्टाफ को काफी सहूलियतें पहुँचाई हैं। उनके लिए क्वार्टर बनाये जा रहे हैं और (holiday homes) बनवा देने की बात भी सोची जा रही है। जहाँ तक भ्रमतालो का तात्पर्य है उन में टी बी बैड्स को बढ़ाया जा रहा है। ये सब चीजें अपनी जगह पर अपना महत्व रखती हैं और इन सब के लिये मैं माननीय मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ। साथ ही साथ मंत्री महोदय ने नए स्कूल खोलने की बात भी कही है और साथ ही साथ उस स्टाफ को जो दूर-दराज के स्टेशनों पर काम करता है, जैसे स्टेशन मास्टर है या दूसरे बानू है उनके लड़के और लड़कियों को पढ़ने के बारे में जो दिक्कतें पेश आ रही हैं उनको खास सहूलियतें देने का प्रबन्ध मानन भू मंत्री महोदय कर रहे हैं। और इस से बहुत खुशी का अनुभव होना स्वभाविक है।

यहाँ पर पक्वुएलिटी का जिक्र किया गया है और कहा गया है कि गाडिया ठीक टाइम पर नहीं आती है और जो पक्वुएलिटी है वह गिर गई है, वह घट गई है। यह तो कुत्ते की पूछ वाला हिसाब है। जब तक उसको पकड़े हुये हैं तब तक तो वह ठीक है और जब उसको छोड़ दिया तो फिर वह ज्यो की त्यो, टेडी हो जाती है। जब पक्वुएलिटी के बारे में कोई खास काम किया जाता है, पक्वुएलिटी ड्राइव चलाई

जाती है, जब तो जरूर थोड़ी उस में एम्बुवमेंट होती है लेकिन फिर छोड़ देने पर ज्यो का त्यो।

यह खुशी की बात है कि हमारे नार्थ बिहार बालो के लिए जहाँ तक भोकामा ब्रिज का सवाल है उसका प्रश्न अब हल हो गया है। यह प्रश्न बहुत लम्बे समय से विचाराधीन था और यह ब्रिज अब बन गया। और इसको आप खोलने भी जा रहे हैं। यह बड़ी ही प्रसन्नता की बात है। लेकिन उसके साथ एक और भी सवाल पैदा होता है। आप ब्राड गेज की जो लाइन है वह बरौनी तक ही ले जायेंगे और वहाँ से फिर ट्रांशिपमेंट करना होगा और फिर मीटर गेज शुरू होगी। रेलवे बोर्ड के पूर्व चेयरमैन साहब ने एक बार शायद अपनी प्रेस कान्फेंस में कहा था कि रेलवे बोर्ड का यह मथा है कि आहिस्ता आहिस्ता मीटर गेज को ब्राड गेज में कनवर्ट कर दिया जाएगा। अब जब कि आपको मौका लगा है और एक चीज आपने हाथ में ले रखी है तो आप उसको पूरा क्यों नहीं कर देते हैं, क्यों नहीं आप इस लाइन को भी आसाम और नार्थ बंगाल की ओर ब्राड गेज कर देते हैं? रेलवे और नार्थ बंगाल के लोगो का यह कहना है कि उनको गुड्स ट्रेफिक के लिये बहुत दिक्कत का सामना करना पड़ता है और माल वहाँ पहुँचाया नहीं जा सकता है। भोकामा ब्रिज हो जाने से थोड़ी सी सहूलियत तो अवश्य होगी लेकिन उसमें दिक्कत यह है कि थोड़ा ज्यादा डिसटेंस कवर करना पड़ेगा। इस मामले में जहाँ तक हमारे व्यवसायी लोग हैं उनका कहना है कि उनको ज्यादा फ्रेट देना पड़ेगा और एक डेढ़ सौ मील के करीब का ज्यादा चक्कर पड़ेगा। इस वास्ते इस बारे में भी माननीय मंत्री को चाहिये कि इस पर भी विचार करे और इस ब्राड गेज लाइन को धागे बढ़ा दें। आप यह मानते हैं जो मीटर गेज अन-इकोनॉमिक है और दूसरी दिक्कतें भी हैं। अगर बाय में इसको कनवर्ट करना हो तो

भन्नी से क्यों न कनवर्ट कर दिया जाए। मैं प्रार्थना करता हूँ कि कम से कम इस ब्राड गेज को नार्थ बंगाल और असम की ओर बढ़ाया जाय ताकि उस इलाके के लोगों की जो शिकायतें हैं वे दूर हो सकें और वे जो मन-कोनैक्टिड लिम्स हैं यह ठीक हो सकें। भ्रम में खास तौर पर जब भी एसोशल कमोडिटीस जाती हैं वे हवाई जहाज के जरिये से जाती हैं और खर्चा बहुत पडता है। इस बास्ते में धाशा करता हूँ कि माननीय भन्नी महोदय इस ओर अवश्य ध्यान देंगे।

जहा तक नार्थ ईस्ट फ्राटियर रेलवे का सम्बन्ध है आपने कहा है ससलाइ बगैरह को स्ट्रेंगथन किया जा रहा है और ब्रिजिस इत्यादि बनाये जा रहे हैं। इस बात को मैं बिलकुल सही मानता हूँ। हाल ही में मैं पार्लियामेंट के एक मैम्बर की हैसियत से जोनाल यूजर्स कन्फ्रेस में भाग लेने के लिये डिब्रूगढ गया था और मैं ने उन सभी चीजों को सही पाया जिन का माननीय भन्नी महोदय ने अपनी स्पीच में जिक्र किया है। मैं ने देखा है यजब्रती के साथ काम हो रहा है और बड़ी खूबी के साथ उसको किया जा रहा है। ब्रह्मपुत्र के ऊपर पिलर्स बन रहे हैं और मैं मानता हूँ कि इस ओर आपका काफी ध्यान है। लेकिन मैं चाहता हूँ कि इस ओर आपका ध्यान बराबर लगा रहना चाहिये यह नहीं कि इसे छोड़ दिया जाय।

अब मैं पैसेजर एमेनेटीस की तरफ आता हूँ। मैं मानता हूँ कि पैसेजर्स को काफी सहूलियतें पहुँचाई गई हैं और पहुँचाई जा रही हैं। हम लोगों को मैं मानता हूँ कि यह विचार रहता है कि पाकेट स्टूट यू गैट एड आस्क फार मोर। मिलता जाता है, उसको तो हम रखते जाते हैं और साथ ही भागों की भागों को पेश करते जाते हैं। यह बात सही है कि यहा हम लोग जितनी बातें पेश करते हैं उन के लिये जब सरकार अपने रिसोर्सेज देखती है तो बहुत कम पैसा अपने पास पाती

है। धीरे-धीरे वह उन खराबियों को रफा करना चाहती है और करती भी है। इस बारे में उन्होंने बातें हमारे सामने रखी हैं, सकी मैं ताईद करता हूँ।

मैं ट्रासपोर्ट के बारे में कहना चाहता हूँ। कुछ जिक्र हुआ है कि रोड ट्रासपोर्ट रेलवे के कम्पटीशन में उतर आया है। इसके बारे में मैंने रेलवे बोर्ड के मेम्बर साहब का स्टेटमेंट प्रखबार में भी देखा। वह कहते हैं कि इससे ५० परसेंट रेवेन्यू कम हुई है। यह सही है क्योंकि पब्लिक के अन्दर जो भावनाये हैं, उसके कारणों को हमको देखना चाहिये और उस पर गौर करना चाहिये। उनमें आज एक अनिश्चितता रहती है कि पता नहीं हमारा माल पहुँचेगा या नहीं। मैंने नार्थ ईस्टर्न रेलवे के बारे में कहा कि वहा के लोगों में बड़ी अनिश्चितता रहती है कि गीहाटी और पाडु में हमारा माल पता नहीं कब पहुँचेगा। वहा पर जो माल बूक होता है वह गायब हो जाता है। इसके बारे में मैंने सबाल भी किया था। खास कर सकरी गली और मनिहारीघाट में काफी चोरी होती है और रेलवे को कम्प्लेन्शन भी देना पडता है। लेकिन जो माल की चोरी के लिये पाच या छ हजार रुपया क्लेम दिया जाता है तो उसका पेमेंट होते-होते दो साल लग जाने हैं। जो मामूली तिजारती हैं, जिनकी कुल पूंजी पाच या दस हजार है, अगर वह एक कसाइनमेंट में पाच या दस हजार रुपया लगा देता है और उसके माल की damage का कम्पेन्सेशन मिलने में दो साल लग जाते हैं तो वह तिजारती बेचारा खत्म हो गया, उसका कचूमर निकल गया। इस तरह से पेरिस्वेबल गुड्स के बारे में भी है। सकरीगली और मनिहारीघाट के जो फ्रूट के कसाइनीज हैं, उनके रिप्रेजेन्टेटिव आसाम और शिलांग में हैं। उनके सामान को निकाल कर बाट भी लिया जाता है। इस तरह से इन चीजों की चोरी होती है। हमारे भन्नी महोदय ने भी अपनी रिपोर्ट में इस क्लेमस बारे में

[श्री फा० जी० सेन]

बताया है। यहाँ तक शिकायत आई है कि जब स्टीमर में सामान नदी के पार किया जाता है तो स्टीमर को रास्ते में रोक कर माल गायब किया जाता है। आपने रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स भी रखी है। आपने जेनरल मैनेजर को उसका हेड बना दिया है। कोई उसकी बात सुनता नहीं है। स्टेशन स्टाफ का उस पर कोई कंट्रोल नहीं है कि वह उससे ठीक तरह से काम करा सके। इस तरफ भी आपको तबज्जह देनी चाहिये ताकि यह सारी शिकायतें दूर हो और लोगों में विश्वास पैदा हो कि जो माल वह रेलवे के जरिये से भेजेंगे वह सुरक्षित पहुँच जायेगा और तभी रेलवे और रोड का कम्पिटीशन खत्म होगा। हम देखने हैं कि हमारे यहाँ पुनिया में कलकत्ता ट्रांसपोर्ट सिर्फ ५ रु० मन में सामान घर तक पहुँचा देता है। कलकत्ता से आसाम लिंक हो कर ५ रु० मन माल ले जाया जाता है और साथ ही उसकी सिक्वोरिटी भी हो जाती है। हम नहीं चाहते कि इसकी वजह से रेलवे को घाटा हो क्योंकि यह बड़े दुख की बात है। हमने रेलवेज को जबदस्त लाभ का सवाल है, हमने बैंगन डिफिकल्टी भी बहुत काम करती है। जैसा मेरे मित्र पहाडिया जी ने कहा इसकी ओर भी थोड़ा ध्यान दिया जाना चाहिये। हमारे यहाँ जूट के मामले में यह हो जाता है कि बैंगन समय पर न मिलने से उसका दाम कम हो जाता है। जुलाई से दिसम्बर तक इस चीज का ज्यादा जोर हो कि बैंगन मिले। हमारे यहाँ रिबर कडिशनस की वजह से हो सकता है कि ऐसा हो जाता हो लेकिन जूट मार्केट के लिये यह बड़ी खतरनाक चीज हो जाती है। पहले तो समय पर माल नहीं भेज पाते और पूजा फसे रहने की वजह से पर्चोइंग पावर नहीं रह जाती। उस वक्त ब्योपारी कहने हैं कि कम दाम में तो हम खरीदेंगे नहीं तो नहीं खरीदेंगे। अब बेचारा जूट वाला कहाँ जाए। लिट्टाजा उसको जो दाम मिलता है उसको लेना पड़ता है। इस तरह से बहा पर

बाटलनेक कायम हो जाता है। मैं समझता हूँ कि मोकामा ब्रिज का रास्ता हो जाने से कुछ सहायित होगी पर दूरी क वजह से ज्यादा चार्ज लगेगा। इस पर ध्यान दिया जायेगा।

उपाध्यक्ष महोदय - इतने मसलों पर बोलने के बाद अब आप नये मसले पर न आयें।

श्री फा० गो० सेन मुझे यह कहना है कि हमारे रेलवे मंत्री जी ने जो पेज २४ पर कहा है उसमें सहमत हूँ। उन्होंने कहा है —

“The vigilance Organisation has succeeded not only in highlighting malpractices and bringing corrupt employees to book but also in protecting those who are honest and allow no laxity, but are maligned by interested parties”

हुजूर, मैं इस चीज में बिल्कुल सहमत हूँ। मैंने कई केसेज में देखा है कि इस ओर ध्यान दिया जा रहा है। अभी हाल ही में मैंने देखा कि माननीय मंत्री महोदय ने इस बात को टेक अप किया। एक बेकमूर आदमी जिसका कोई मददगार नहीं था, वह ए० टी० एस० होने जा रहा था, उसकी सर्विस को टर्मिनेट कर दिया गया। मैं बड़े हर्ष के साथ कहना चाहता हूँ कि हमारे मंत्री महोदय ने उस केस को टेक अप किया। उसकी जूरिस्टिकशन न होने हुये भी एक ईमानदार आदमी को बिना कारण बताये नौकरी से हटाया जाना कहा तक जायज है।

एक माननीय सदस्य इस हुजूर के क्या माने होने हैं ?

उपाध्यक्ष महोदय जो एतराज किया था रहा है वह ठीक है। डिमाकेसी के जमाने में पालियामेंट में हुजूर की जरूरत नहीं है।

श्री का० गो० सेन मुझे माफ कीजिये।

श्री राजेन्द्र सिंह उपाध्यक्ष महोदय, क्या मैं उस ए० टी० एस० का नाम जान सकता हूँ जिसको तग करके डिसमिस किया गया था।

उपाध्यक्ष महोदय यहाँ पर नाम नहीं आना चाहिये।

श्री का० गो० सेन इसीलिये मैंने नाम नहीं बताया, वैसे मैं नाम जानता हूँ। यह हम लोगो के तजुबे की बान है कि हमने मंत्री महोदय का ध्यान जब कभी आकर्षित किया है। उन्होंने उस पर अपना ध्यान जरूर दीखाया है। मगर जहाँ तक रेलवे बोर्ड का मवाल है मुझे ऐसा लगता है कि हम लोग जब चिट्ठी चपाटी भेजते हैं तो उसका एकनालेजमेंट तो हो जाता है, फिर चुप। यह मैं मानता हूँ कि काम भी बहुत है लेकिन मामला बहुत धर्म तक पडा का पडा रह जाता है। मैं डिवक्यूमण्ड गया था जोरल रेलवे यूजर्स कॉन्फ्रेंस में। करीमगंज के मम्बर भी थे। उन्होंने कहा था कि चाहे गुड्स ट्रेफिक हो या दूसरी चीज, जहाँ तक इंडिविजुअल केसेज का सवाल है उनको जरूर देखना चाहिये। उनको परसू करने पर बहुत सी चीजे आपके सामने आ जायेंगी। मुझको भी ऐसा लगता है कि जो इंडिविजुअल केसेज आते हैं उनको जरूर परसू करना चाहिये और उनको ठीक से हैंडल करने से बहुत सी चीजे सामने आ जायेंगी। इसके लिये मंत्री महोदय और रेलवे बोर्ड से भी कहना कि इस ओर और भी तबन्ध दे।

हमारे यहाँ कटिहार में एक पोर्टर्स नियम है। वह एक रजिस्टर्ड यूनियन है,

उसमें करीब ५०० मेम्बर हैं। उसे हैंडलिंग ठेक मिल जाये तो उससे बहुत काम बन जाये। वाक्या यह हुआ कि वहाँ पहले एक कंट्रैक्टर था वह भाग गया। तमाम काम बन्द हो गया। इसके बाद पोर्टर्स को बुला कर उनके ऊपर सारी जिम्मेदारी दे दी गई और वह लोग काम करने लगे। थोड़े दिन बड़ी धच्छी तरह से काम उन्होंने किया और सरकार की तरफ से उसका रजिस्ट्रेशन हो गया। तो हमारी तो पालिसी है कि जहाँ पर भी कोआपरेटिव बनें हम सारा बोझ उन लोगो को काम का दे दें। हमारे मंत्री महोदय भी इसके उपर हमेशा जोर देते हैं। लेकिन जो हमारी एडमिनिस्ट्रेटिव मैनीजरी है वह इस मामले में ठीक से चलने देना पसन्द नहीं करती। वह इससे फिट नहीं करती। तो उस ओर भी ध्यान देना चाहिये। हमारे यहाँ पर देने बहुत कम है। यह एन० ई० रेलवे और एन० एफ में जो १०० मील की पाबन्दी लगा दी गई है उससे शाट्स डिस्टेंस के हमारे यानी भाइयो को बहुत दिक्कत उठानी पडती है। इसलिये मैं चाहता हूँ कि इस ओर रेलवे मंत्री महोदय और उनका मन्त्रालय ध्यान दे और जहाँ पर कि देने कम है वहाँ पर अगर इस तरह कोई पाबन्दी न लगाई जाय तो अच्छा रहेगा।

कटिहार में रेलवे क्रासिंग पर एक ओवर ब्रिज बनाने की बड़ी आवश्यकता है और उसकी व्यवस्था न होने से रेलगाडी से कट कर कितने ही आदमी मर चुके हैं। जब माननीय मंत्री कटिहार गये थे तो उनका ध्यान इस ओवर ब्रिज की ओर आकृष्ट किया गया था लेकिन चूकि बिहार सरकार का भी उससे सम्बन्ध है इसलिये पता नहीं कि वह मामला कहा तक आगे बढ़ा। मैं पुन मंत्री महोदय का ध्यान वहाँ पर ओवर-ब्रिज तत्काल बनाने की ओर दिशाकमा ताकि वहाँ पर जो रेलो से कट कर आदमी मरते हैं वे न मरे।



**उपाध्यक्ष महोदय :** अब माननीय सदस्य को बताना करना चाहिये ।

**श्री का० गो० सेन :** बस एक दो प्वाइंट और कह कर मैं अपना स्थान ग्रहण करूंगा । मालगाड़ी में जो refreshment या बुफे का डिब्बा दिया जाता है वह डिब्बा सिलीगुड़ी तक नहीं पहुंचता । हालांकि गाड़ी जाती है लेकिन वह बीच में ही ११ बजे रात को मुजफ्फरपुर में कट जाता है और उमी तरह सिलीगुड़ी से वापिस आने वाली माल ट्रेन में मुजफ्फरपुर से वह बुफे का डिब्बा जुड़ जाता है । लोग तो इस उम्मीद में रहते हैं कि सुबह उनको कांठहार में चाय प्रादि मिलेगी लेकिन उनको निराशा का सामना करना पड़ता है क्योंकि वह बुफे का डिब्बा तो रात को ११ बजे ही कट जाता है । इसके साथ ही मैं मंत्री महोदय का ध्यान आज रेलवे की बेंडरशिप की ओर दिलाना चाहता हूँ । आज यह हो रहा है कि एक ही प्रादमी कई कई बेंडरशिप के ठेके भ्रलग भ्रलग नाम दिखा कर ले लेने में समर्थ हो जाते हैं और यह जो एक तरह से बेंडरशिप को भोनोपोलाइज करने की मनोवृत्ति चल रही है, वह वाछनीय नहीं है ।

अब चूंकि उपाध्यक्ष महोदय की आज्ञा नहीं है कि मैं आगे कुछ बोलूँ और वह घंटी बजाते जा रहे हैं इसलिये मैं और कुछ न कह कर अपना स्थान ग्रहण करता हूँ ।

**श्री ई० नचुसुवन राव (महबूबाबाद) :** उपाध्यक्ष महोदय, मैं कल से रेलवे बजट के ऊपर बोलने के लिये बठा हुआ था । आपकी कृपा से मुझे बोलने का अवसर मिल गया है वरना मैं सोच रहा था कि मैं घर को चला आऊँ . . . . .

**उपाध्यक्ष महोदय :** आप घर चले जाते तो मेरे लिये बहुत आसानी हो जाती ।

**श्री ई० नचुसुवन राव :** इस साल का रेलवे बजट हमें कुछ आशाजनक मालूम पड़ता है और इसलिये मैं पहले रेलवे मंत्री महोदय और उनके मंत्रालय को धन्यवाद देते हुये कुछ चीजें और सुझाव उनके समक्ष रखना चाहता हूँ ।

हमारे इस साल के रेलवे बजट में जो बचत दिखाई पड़ रही है वह १३ करोड़ रुपये की है । यह जो पे कमिशन की रिपोर्ट आने वाली है, उसको दृष्टि में रख कर देखा जाय तो मैं समझता हूँ कि यह जो बचत दिखालाई गई है वह कोई बहुत ज्यादा नहीं है ।

भारत हमारा एक कृषि प्रधान देश है और जाहिर है कि हमने जो अपनी पंचवर्षीय योजनाओं में जनता को सहूलियतें देने के लिये स्कीमें बनाई हैं, वह सब स्कीमें और सुविधायें हम इस देश की जनता को रेलगाड़ियों की संख्या और फेलाव बढ़ा कर ही दे सकते हैं ।

यह जो दक्षिण और उत्तर को भ्रलग करके जोन बनायी गई है, उसके खिलाफ मेरी रेलवे मंत्री महोदय से शिकायत है । इस दूसरी पंचवर्षीय योजना में मैं जानना चाहता हूँ कि दक्षिण में कौनसी रेलवे लाइंस निकाली गई हैं । वहां की आमदनी क्या है और देख कर आप बता सकते हैं । परन्तु एक बात स्पष्ट है और वह यह है कि जैसा कि बहुत से सदस्य पहले भी इसको कह चुके हैं कि दक्षिण के बारे में अन्याय किया जा रहा है ।

अब एडमिनिस्ट्रेटिव मैटर्स को ध्यान में रखते हुये यह जरूरी है कि आन्ध्र प्रदेश में रेलवे लाइनों के बास्ते एक भ्रलहिदा जोन होनी चाहिये । यह मांग कोई रीजनल कंसिडरेशन की बिना पर नहीं की जा रही है बल्कि यह एक प्योरली एडमिनिस्ट्रेटिव मैटर है । आज हमें तीन जोन्स से डील

करना पड़ता है। अब भ्रान्ध प्रदेश के निर्माण से चूकि एक नई ऐडमिनिस्ट्रेटिव यूनिट बनी है इसलिये नई समस्याएँ भी लकी हो गई हैं और जाहिर है कि अगर भ्रग भ्रलग भ्रलेवे भ्रधारिटीज का इसके डिफेंट पार्ट्स का कसन रहेगा तो यह कुदरती बात है कि वे पूरे सब्जेक्ट मैटर को वैस्य करने में भ्रसमर्थ रहेगी। भ्रान्ध प्रदेश की गवर्नमेंट ने भी आपसे इसके लिये दरखास्त की है कि उनका जोन भ्रलग किया जाय। दूसरी पंचवर्षीय योजना में जो लाइने इनक्लूड की गई हैं वे यह है। मैं समझता हू कि यह न्यू रेल लिक्स जरूरी हैं और उनको बढा देने से रेलवे की भ्रामवनी में भी वृद्धि होगी और उस प्रदेश में जो खनिज तथा कृषि सम्बन्धी पदार्थों का वितरण ढग से होगा और इससे रेलवे विभाग को और अधिक लाभ ही होगा।

काञ्चीपेट निज़ामाबाद लाइन काफी समय से विचाराधीन है और इसको चालू करने की बडी जरूरत है और चूकि वहा पर लाइस की सुविधा नही है और इसलिये वहा का एग््रीकल्चरल डेवलपमेंट सफर कर रहा है। मैं समझता हू कि सरकार के पास मचर्ला को काञ्चीपेट से कनेक्ट करने का प्रपोजल है और मैं समझता हू कि यह उचित है। मचर्ला का हैदराबाद से कनेक्शन होने से नलगोडा हैदराबाद से कनेक्ट हो जायेगा और इस तरह नेचुरली मचर्ला काञ्चीपेट से कनेक्ट हो जायेगा। यान्नियो की सुविधा की दृष्टि से और नलगोडा जिले के डेवलपमेंट की दृष्टि से मचर्ला का हैदराबाद से कनेक्शन होना जरूरी है। आज चूकि कम्युनिकेशस की पूरी सुविधा नही है इसलिये मैगनीज और कच्चे लोहे का वितरण जिस गति से होना चाहिये वह नही हो रहा है। जापान के सहयोग से हम बालटेयर से भद्राचलम तक इटीरियर को रेल से लिंक कर रहे हैं। मेरा सुझाव है कि बही रेल लिंक मेन लाइन के साथ भद्राचलम या काञ्चीपेट के पास जोड की जाय। यह क्षेत्र लोहे और कोयले की

खानों के भंडार हैं। इनके डेवलपमेंट के लिये यह रेल लिंक होना बहुत जरूरी है।

एक प्रपोजल रेचूर को नलगोडा और खम्मममेट से जोडने का है। तुगभद्रा और नागार्जुनसागर के डेवलपमेंट को देखते हुये यह रेल लाइन बहुत भ्रावश्यक हो जाती है। यह रेलवे लाइन बनाना बहुत जरूरी है क्योकि यह एक बैकवर्ड एरिया है जहा कि न मोटर जाती है और न गाडी जाती है। यह एक एमा पार्ट है जो कि इ टून्शनल फेम रखता है लेकिन पुराने जमाने से भ्रभ्रात् निशाम के वक्त से बहुत ही दबा हुआ था और बाद में कुछ कम्युनिस्टो की गडबडियो से भी यह लोग परेशान किये जाते रहे हैं। उस भाग के लोगो को इधर से उधर जाने की सुविधा प्राप्त नही है। मैं चाहता हू कि उस एरिया में यातायात की जरूरी सुविधायें पहुचाई जाये क्योकि कम से कम कोई उनको पोलिटिकली एक्सप्लायट न कर सके। भद्राचलम के जगलो में जो लोग बसते हैं, वे यातायात की सुविधायें सुनभ न रहने से जगलो से बाहर नही आ सकते और बीच में जो नदिया पडती है उनको पार करके भ्राने में उनको बडी दिक्कत उठानी पडती है। लिहाजा यह भद्राचलम, रायचूर, नलगोडा, खम्मममेट रेलवे लाइन का बनना भ्रति भ्रावश्यक है और मनी महोदय को इस पर ध्यान देना चाहिये।

यहा पर हम लोग जो रेलवे मन्त्रालय के अधिकारियो की कार्यकुशलता के बारे में टीका टिप्पणी करते हैं उनको रेलवे मन्त्रालय के अधिकारी वर्ग ध्यान से सुने और यह देखें कि हमारी वह टीका टिप्पणी कहा तक ठीक है। रेलवे मन्त्रालय को देखना चाहिये कि जब निशाम स्टेट की यह रेलवे थी और जब भ्रभ्रेश यहा पर थे तब रेलवे में कैसी कार्यकुशलता थी और रेलवेज का कैसे काम चलता था और आज कैसे चल रहा है।

[श्री ई० मधुसूदन राव]

यहाँ पर जो रेलवे विभाग उच्च कोटि के कर्मचारी दो दिन से बैठे हैं वे बड़ी ध्यान से हमारी बातें सुन रहे हैं। जिस कुशलता से ये लोग अपनी रिपोर्ट लिखते हैं अगर उसी तरह से काम भी करें तो हमको और अपोजीशन वालों को उनकी झालोचना न करनी पड़ेगी। हम तो उनकी सहायता के लिये ही यहाँ सुभाव देते हैं।

आन्ध्र प्रदेश के बनने के बाद बहुत से लोगों का राजधानी आना जाना बंद गया है। इसके लिए रेलवे की सुविधा मिलनी चाहिए। मैं चाहता हूँ कि बेजबाबा को हैदराबाद से मिलाया जाये तो लोगों को बहुत सुविधा हो जायेगी।

मद्रासलम और सिंगरेनी में कोयले का बहुत उत्पादन हो रहा है। उसके वितरण में कठिनाई हो रही है। उस लाइन को डबल किया जाये।

रामगुडम निजामाबाद लाइन बहुत जरूरी है। दो साल पहले भी मैंने इसके लिये कहा था। मगर इस से शायद कोई दिक्कत आ गई। यह जर्मन इनाम है। रामगुडम जिले में कायने की खान है उस जिले में १५० करोड़ से नागार्जुन सागर की योजना बनने वाली है। इस जिले से कोयला निकलता है उसका वितरण करना मुश्किल हो रहा है। इस और भी ध्यान देना चाहिए।

रेलवे मंत्रालय ने जिन कामों की उपेक्षा की है उनको ध्यान में रखते हुए मैं कुछ बातें कहना चाहता हूँ। बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा है कि गाड़ियों से क्वार्टरिंग बहुत होता है। मैं भी इससे सहमत हूँ। बेजबाबा और काजीपेट जैसे स्टेशनों पर पैसिज्जर अमीनिटीज की कमी है। काजीपेट स्टेशन के बारे में मेरे दोस्त

श्री बिट्टल राव ने ६१२ नम्बर का तारकित प्रश्न पूछा था और इससे पहले भी उन्होंने इस बारे में प्रश्न पूछा था कि जो रिमाडलिंग के लिए ४० लाख रुपया रखा गया था उसका क्या हो रहा है। पर अभी तक पता नहीं कि इस दिशा में क्या काम हो रहा है।

वैसे ही मैं यह कहना चाहता हूँ कि बेजबाबा और काजीपेट स्टेशनों पर रिटायरिंग रूम की सुविधा नहीं है। ५० पर सेंट एम० पी० लोग यहाँ से होकर दक्षिण को जाते हैं। मगर इन स्टेशनों पर न रहने के लिए सुविधा है, न पीने के पानी का प्रबन्ध है न खाने का आराम है और न लाइट का ही ठीक प्रबन्ध है। काजीपेट एक बड़ा जक्शन है। पर यहाँ पर भी ये सुविधायें नहीं हैं।

इसके अलावा काजीपेट से धू कनेक्शन भी नहीं हाते। इसकी अत्यन्त आवश्यकता है। ये जो १४ प्रदेश भारत में बने हैं, इनकी राजधानियों तक लोग तथा माल आसानी से पहुँच सकें इसको ध्यान में रखकर ही रेलवे विभाग को प्रबन्ध करना चाहिए। रेलवे के जो उच्च कोटि के अधिकारी हैं वे इस पर सोचें और पालियामेंट के मेंबरो में मिलकर योजना बनायें। हम यह नहीं चाहते कि वे कोई काम ऐसा करें कि जो कानून के खिलाफ हो। हम नहीं चाहते कि वे कोई गलत सलत चीजे करें। हमारा उद्देश्य जनता को अधिक से अधिक सुविधा देना है। इसलिए जो रेलवे कर्मचारी हैं उनको इसी दृष्टि से काम करना चाहिए। ऐसा होगा तभी लोगों को इस विभाग पर विश्वास होगा।

मैं एक बात और आपके सामने रखना चाहता हूँ। काजीपेट बल्लारहाह लाइन पर १२ स्टेशनों के रिमाडलिंग के लिए ४५ लाख रुपया रखा गया था लेकिन उस दिशा में कुछ काम शुरू नहीं हुआ है। यह कब तक होगा इसका भी कोई अनुमान नहीं है।

एक बात और कहना चाहता हूँ। इस बारे में मैं ने प्रेसस्टाई प्रबल नम्बर ७४३ में भी पूछा था। बारंगाल समरम रोड पर एक अंडर ग्राउंड ब्रिज बनने की बात थी। उसके लिए हमारे माननीय सदस्य श्री सादत अली खां ने भी एक पत्र लिखा था पर उनको तो एकनालिजमेंट भी नहीं मिला। मुझे एकनालिजमेंट तो मिला है पर काम क्या हुआ है यह अगवान ही जानता है। इस अंडर ग्राउंडब्रिज के लिए मैं ने वहाँ की म्युनिसिपैलिटी से दरखास्त की और वहाँ के इंजिनियरों और पी० डब्ल्यू० डी० के इंजिनियरों से सर्वे करवा कर केन्द्र को भेजा। लेकिन मेरे सवाल के जवाब में कहा गया कि अभी उसे एग्जामिन किया जा रहा है। मेरी समझ में नहीं आता कि इस काम में सालों और महीनों क्यों निकल जाते हैं। वह टेकनिकल परमन्स है और हमको टेकनि-कैलिटिज में डाल देने हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि वे बहुत ज्यादा टेकनिकल न बने और जनता के सुविधा के लिये जल्दी काम करे और हम से भी इस काम में सहायता लें। हम यह नहीं चाहते कि जिस चीज के लिए हम कहे उसको आप साल ६ महीने तक लटका रखें। ऐसा होने से जनता को सरकार पर अविश्वास होने लगता है।

रेलवे मंत्रालय ने कुछ नई लाइने डाली है जिनसे जनता को सुविधा होगी, विद्या-धियों को सुविधा होगी और उद्योगों को सहायता मिलेगी। इसके लिए रेलवे मंत्रालय धन्यवाद का पात्र है।

उपाध्यक्ष महोदय : अब तो खत्म करना चाहिए।

श्री इ० शबसूदन राव : मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। वह यह कि रेलवे स्टेशनों पर, खासकर बड़े रेलवे स्टेशनों पर कोड़ी बहुत मा जाते हैं। दिल्ली तो राजधानी है। पर यहाँ के स्टेशन पर भी कोड़ी दिसायी देते हैं। मद्रास में कुछ ज्यादा है। लेकिन वे हर बड़े स्टेशन पर कलकत्ता और

बम्बई तक पर दिसायी देते हैं। रेलवे विभाग को इस चीज पर ध्यान देना चाहिए। लोग इन स्टेशनों पर पानी प्रादि पीते हैं। हो सकता कि इन कोड़ियों के रहने की वजह से उनके स्वास्थ्य पर बुरा असर होता हो।

मैं एक बार फिर रेलवे मंत्रालय को धन्यवाद देता हूँ।

**Shri T. B. Vittal Rao:** The performance of the railways should have been far better in view of favourable circumstances. In the matter of release of foreign exchange, the railways have been specially favoured; in the matter of getting loans from the World Bank, they were fortunate; in the matter of getting critical materials as stated by the Railway Minister, like iron and steel, they could get a better share of the imported materials. Taking all these things into consideration, the performance of the railways should have been far better, and much more goods could have been lifted. We find that we have lifted about 137 million tons of goods.

I do not want to say anything from my side. Only yesterday, the hon. Minister of Steel, Mines and Fuel, while replying to a question on coal production, said that in the Karanpura coal fields they could not raise much more than what they have raised because of the fact that sidings have not been laid by the railways. Even from my own experience, I could say easily that if only there had been a railway siding, connecting the Simgareri coalfields with the Bellampalli railway station, we could have raised 5 lakhs of tons of coal during the last year. The estimate given by the Railway Minister envisages that he is going to reach the target of lifting 162 million tons as envisaged in the Second Plan by the end of the Plan period. But considering the rate at which some of the things are proceeding, I am afraid he has taken a very complacent view of the thing. We have to lift that quantity, and we can do so

[Shri T B Vittal Rao]

only if effective and energetic measures are taken from now

The whole year has been very good so far with regard to certain workshops and certain other plants which are under the Railway Ministry. The outturn in the Chittaranjan Locomotive Works has been good. The number of coaches turned out from the Integral Coach Factory at Madras has been good. The completion of the Ganga bridge one year ahead of the schedule is really a great achievement and a tribute to the Railway Minister. I am very glad that one year has been made up out of the so many years lost over selecting a site for the Ganga bridge. So also, our railways have done a very good job with regard to sending the machinery and materials required for the Rourkela and the Bhilai steel plants. I hope and trust that the same enthusiasm will be displayed in transporting machinery and materials to Durgapur. A day's delay in the setting up of the steel plant costs the nation so much. Besides, by taking goods from place to place, by transporting them in time, the railways could contribute also to the regulation of the market forces. I do not say that the railways regulate the market forces, but they could contribute towards the regulation of the market forces.

Shri Jagjivan Ram: We have done that.

Shri Tangamani (Madurai): Much more is necessary.

Shri Nath Pai: But you can improve.

Shri Jagjivan Ram: Yes.

Shri T. B. Vittal Rao: One important thing which was in the reply given by the Railway Minister to the debate in the Rajya Sabha is in regard to the manufacturing of diesel engines. In view of the fact that today we are only producing ten per cent of the oil that we require, that is, the fuel oil that we require in our country, I

would like the hon. Minister to consider the economics of this, and consider whether we should import diesel oil for running these locomotives. I am sure the diesel engines will certainly contribute to speed and will really raise efficiency of the running of the railways. But under the present circumstances, when we have no synthetic oil plant, and when we have the foreign exchange difficulty, we have to consider whether this dieselisation is desirable. Then again, the hon. Minister suggested that the manufacture of the diesel engines will be entrusted to the private sector in collaboration with some foreign firms. I would like to invite the attention of the Railway Minister to the Industrial Policy Resolution adopted in 1956, which clearly lays down that railway transport will be the monopoly of the State.

Shri Jagjivan Ram: May I interrupt the hon. Member? Diesel engines can be used in places other than the railways also, they will not be entirely for the railways.

It is clearly laid down in the Industrial Policy Resolution that it will be open to the State to start any industry included in Schedule A and Schedule B when the needs of planning so require or when there are other important reasons for it, and in appropriate cases the private owned units may be permitted to produce an item falling within Schedule A for meeting their own requirements, or as by-products.

This production of diesel engines will be a new unit. It is not for supplementing what is already being produced. Therefore, it will be contrary to the Industrial Policy Resolution adopted by Parliament in 1956.

Regarding certain other items included in the Budget Estimates I have to say this. When some items are included we sincerely feel that those works would be taken up. For example, there is this conversion of Gudiwada-Bhimavaram line. There

was provision made last year in the Budget for this. But the work has not started so far. It was not a nominal provision that was made. A sum of nearly Rs 14 lakhs had been provided in the Budget but not a single pic has been spent so far. So also with the remodelling of the Kazipet railway station. A sum of Rs 10 to Rs 14 lakhs has been provided, but the work has not started.

The Estimates Committee strongly commented on that that when a provision is made that amount should be utilised. That is the recommendation of the Estimates Committee. But what do we find? We find, year after year in spite of the Estimate Committee's recommendation certain provisions for certain works are lapsing. But when we view the whole thing we see that expenditure is also mounting. How does this come about? It shows that while budgeting we are not planning properly. The Estimates Committee had something to say about that also. I hope and trust that in future such things will not happen.

Regarding development of new rail links, I am glad that some new rail links have been taken up which have not been included in the Second Plan. I am only sorry that some one or two lines which were included in the Second Plan have not been taken up so far. But I find from the Estimates that for the Robertsganj to Garhwa rail link a sum of Rs 17 crores has been provided. It is a hundred mile link and it works out at the rate of Rs 17 lakhs per mile. For the Guna-Ujjain rail link, a distance of 175 miles the provision is only Rs 12.5 crores. I tried to see the map to know whether there is any big bridge which is going to cost some Rs 5 to Rs 10 crores falling on this line.

**Shri Jagjivan Ram:** Hilly area.

**Shri T. B. Vittal Rao:** It is said, hilly area, difficult terrain. But the difference seems to be very much. This may be looked into.

There are certain backward areas like Tripura. Some rail link should be there. These backward areas should be given special preference. So also

the Konkan lines, some special preference should be given to them also.

**Shri Jagjivan Ram.** Shri Nath Pai comes from there.

**Shri T. B. Vittal Rao:** In this House I raised it even three years back. The *Free Press Journal* also wrote an editorial on that.

Then I come to the running of trains. From the running of the Grand Trunk Express, you can judge the efficiency of the Railways. When we were demanding that the running time of the G. T. Express is too much and it should be reduced, the then Railway Minister reduced the running time by cancelling certain halts. But, what has happened since the resolution about the unpunctual running of trains came up here? I find that the running time of the train has been increased. From Delhi to Hyderabad, a distance of hardly 1000 miles which is little more than the distance of Delhi-Howrah, we take 36 hours, whereas the Kalka mail takes only 25 hours to Howrah. Same is the case with the Frontier Mail between Delhi and Bombay. For reaching Hyderabad, the capital of a big State, we take 36 hours and for Madras a distance of 1300 miles we take 48 hours. The time which has been decreased by cancelling the halts is lost. We have lost the halts and also the time.

I now take this deluxe train between Delhi and Madras. The occupation ratio is very poor. In spite of the fact that it is a very costly-run train, the ratio is not even 15 per cent. So I would request the hon. Minister to do away with these deluxe trains. I would not mind if he runs it as a mail train from Delhi to Madras. There will be traffic for it. There was a proposal in this House to run the G. T. Express with the mail speed so that there would not be dislocation. At least twice a week let him run these deluxe trains as regular mail trains. He may have an air-conditioned coach also, if he so desires. (An Hon. Member *For whom?*) for foreign visitors, it is said. I would refer to a few matters.

**Mr. Deputy-Speaker:** He may leave me one minute to ask another hon Member to begin

**Shri T B. Vittal Rao:** I have not referred to several matters at all I find from the statistics that quite a number of officers have been added Between 1956 and 1958, there has been an increase of about a thousand officers, a big increase in the Railway Board also That is the time when all the other Ministries were observing economy I can understand that there is a great deal of activity going on all over the country But this enormous increase of 24 per cent should be gone into and a job analysis should be made

**Shri Jagjivan Ram:** It is being done

**Shri T B. Vittal Rao:** Now I come to the temporary men In the railways as a whole 19 per cent of the persons are temporary Out of the 11 lakhs of railwaymen barring about two lakhs who are casual labourers we find 1 92 300 temporary men Some of them have put in a service of three years and more What is the justification? You have been increasing the staff at the rate of about 50,000 a year In 1956 it went up by 35,000 and this year by about 50 000 At least those who have put in more than three years should be confirmed straightaway and made permanent While the All India average is 19 per cent the figure for the Central Railway is 23 per cent That is to say 23 per cent of the employees of the Central Railway are temporary I do not know why it is so I know it is not due to the general policy of the Railway Board I have got some experience of personnel matters and how they are dealt with in the Central Railway This increase in the average in the Central Railway is due to the inefficiency of the personnel branch in the Central Railway I can say that without any fear of contradiction I have been representing cases The way they are replying, the time taken by them to settle certain cases which they think justified and other things do lead me to that conclusion Such a long time is taken,

sometimes even two or three years That clearly shows and reflects little credit on the efficiency of the personnel branch I have got some more points but I shall conclude now

17 hrs.

**Mr Deputy-Speaker:** Is Shri Sampath there? No Kumari Vedakumari or Shrimati Sangam Laxmi Bai No (Interruptions) Shrimati Krishna Mehta

**श्रीमती कुच्छल मेहता (जम्मू तथा काश्मीर) उपाध्यक्ष महोदय**

एक माननीय सदस्य काश्मीर में तो कोई रेलवे लाइन नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय माननीय सदस्य कह रहे हैं कि काश्मीर में कोई रेलवे लाइन नहीं है

**श्रीमती कुच्छल मेहता** इमीलिए तो बोलन की आवश्यकता है।

श्री गणपति राम उपाध्यक्ष महोदय क्या मैं यह समझूँ कि कल मुझे बोलने के लिए समय मिल जाएगा?

**Mr Deputy-Speaker** Shri Ajit Singh Sarhadi wanted to speak

**Shri Ajit Singh Sarhadi (Ludhiana)** I will speak tomorrow

**श्रीमती कुच्छल मेहता** मैं माननीय गेनवे मंत्री जी तथा गेनवे बार्ड का धन्यवाद देना चाहती हूँ कि उन्होंने जम्मू तथा काश्मीर की जनता की एक बड़ी मांग को पूरा करने की तरफ ध्यान दिया है और धारा की जाती है कि जल्दी में जल्दी रेलवे लाइन का काम भी बहा शुरू किया जाएगा

उपाध्यक्ष महोदय माननीय सदस्य कल अपनी स्पीच जागे रवें।

17.02 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Friday, the 27th February, 1959 (Pohalgun 8, 1959 (Saka)