

[Mr. Speaker]

concerned, those persons in charge evidently want a proof, a certificate. The hon. Minister has just now assured the hon. Members who have raised this point that if individual cases are sent to him he will look into them and that the Chief Electoral Officer has been asked to tour round on the spot to take charge of all these various matters.

**Shri Tyagi:** My point is quite different. I only wanted to have one clarification as to whether the local Governments are entitled to freely, independently, without taking the sanction of the Election Commission, impose any type of conditions in this matter.

**Mr. Speaker:** It is clear. But when a man wants to have proof whether a person came from Pakistan or was here, what can the Election Commission do?

**Shri Tyagi:** They should take the sanction of the Election Commission first.

**Mr. Speaker:** Every time? Whether Shri Tyagi is a refugee or not, etc.? It is impossible for them.

**Shrimati Renuka Ray (Malda):** If it is recognised that a refugee certificate is enough and somebody produces it, that should be enough evidence and there should not be anything more required.

**Mr. Speaker:** The hon. Minister does not disagree. He says if there are individual cases they may be brought to his notice and that he will issue general instructions also. If he finds that a similar instruction has been given—that a certificate is necessary—he will look into that matter.

**Shri A. K. Sen:** In fact, if this had been brought to my notice earlier that the head of the family is enrolled and yet those who belong to the family are again asked to pro-

duce certificates—and it is well known that these migration certificates cannot be produced now after the lapse of all these years—the Chief Election Commissioner has himself been to Assam and I would have asked him to make specific enquiries about it.

**Shri Manean (Darjeeling):** May I submit that similar difficulties are faced by the Nepalese also? Those who were in the voters' list of 1952 and 1957, they are also being excluded and they are being asked to produce the citizenship certificates in order that they may be enrolled in the voters' list. This is a very serious situation. It obtains only in Assam.

**Shri A. K. Sen:** The Nepalee sufferer is as much as sufferer as the Bengali sufferer and, therefore, if he has suffered—both of them—from the same inconveniences, which are not warranted by law, that will certainly be looked into.

**Mr. Speaker:** The hon. Member will bring these matters to the notice of the hon. Minister.

12.29 hrs.

RAILWAY BUDGET—GENERAL  
 DISCUSSION—contd.

**Mr. Speaker:** The House will now resume the general discussion of the Railway Budget. Shrimati Krishna Mehta was in possession of the House. She may continue her speech.

श्रीमती कुष्णा मेहता (जम्मू तथा काश्मीर): अध्यक्ष महोदय, जैसा कि मैंने कल कहा था, मैं रेलवे मंत्रालय को धीरे रेलवे बोर्ड को बर्खास्त देती हूँ उनके काम के लिये।

**Mr. Speaker:** When will the Minister reply?

The Minister of Railways Shri Jagjivan Ram): On Monday.

श्रीमती कृष्णा मेहता : श्रीमन्, विभाजन के पश्चात् इस लम्बे समय में रेलवे को काफी सुधार करना पड़ा। मंत्रालय के सामने बहुत कंि नाइयां थीं। विभाजन के समय ६६०० मील लाइन कम हुई और ७७०० मील रेलवे लाइन भारत को मिली। सन् १९४९ में रियासतों से जो रेलवे लाइनें मिलीं वे ३२ पुरानी रेलवे लाइनें थीं। इन सब को ठीक से चलाना, अनुभवी कार्यकर्त्ताओं का चुनना और प्रशासन का काम ठीक ढंग से चलाना, ये सब कठिनाइयां रेलवे मंत्रालय के सामने थीं।

रेलवे मंत्रालय ने दस साल पहले करोड़ों रुपए रियासतों की रेलवे लाइनों को ठीक करने के लिये खर्च किए। मैं तो अपनी रियासत की बात आपके सामने रखती हूँ। उस समय जब कि सब रियासतों की लाइनों के लिये करोड़ों रुपये खर्च किए गए तो आपने जम्मू-काश्मीर की रेलवे लाइन को किस लिए भुला दिया था। मैं तो यह कहेंबिना नहीं रह सकती कि यह जम्मू-काश्मीर की जनता के साथ एक बहुत बड़ा धन्याय दुष्प्रा है। फर्क यह था कि जम्मू की जो लाइन थी उसको आक्रमणकारियों ने आक्रमण के समय नष्ट कर दिया था। मैं मानती हूँ कि उस समय वह रास्ता दूसरा था, जिसको जम्मू-काश्मीर की जनता अपनाना नहीं चाहती थी। आज भी वहां बोर्ड लगा हुआ है जिसमें मोटे-मोटे अक्षरों में लिखा हुआ है, 'जम्मू रेलवे स्टेशन'। आज भी वह स्थान है जिसको कहा जाता है जम्मू रेलवे स्टेशन रोड। लेकिन ये सब चीजें होने लुये भी आज वहां सूना पड़ा है। अभी तक रेलवे का वहां कोई प्रबन्ध नहीं हुआ है।

रेलवे बोर्ड को तथा मंत्रालय को मैं प्रति वर्ष की तरह यह बात याद दिला रही हूँ, परन्तु उस याद दिलाने और आज के याद

दिलाने में कुछ फर्क है। सन् १९५९ में मैंने मिनिस्टर साहब से प्रार्थना की थी और जम्मू तथा काश्मीर की जनता के विचार इस हाउस में बतलाए थे। तो उनका ध्यान इस तरफ गया था। उसके लिए मैं मंत्रालय तथा रेलवे बोर्ड को बधाई देती हूँ और उनको धन्यवाद भी देती हूँ।

12.32 hrs.

[SHRI JAGANATHA RAO in the Chair]

लेकिन आज तक माधोपुर-कठुआ लाइन जो कि लगभग ६ मील की है बनी ही नहीं। क्या हम धारा कर सकते हैं कि आगामी वर्ष तक वहां की रेलवे लाइन का काम पूरा हो जाएगा। सन् १९५८-५९ के रेलवे बजट में कोई धन माधोपुर और जम्मू लाइन के लिये नहीं रखा गया था, किन्तु सन् १९५९-६० के बजट में माधोपुर-कठुआ की लाइन की तरफ ध्यान गया। सन् १९६१-६२ के अपने बजट भाषण में रेलवे मंत्री जी ने कहा है कि तीसरी पंचवर्षीय योजना में प्रारम्भिक कार्रवाई लाइनों की की जाएगी जिनकी लम्बाई ५४० मील है। इस में माधोपुर-कठुआ की लाइन ६ मील की है। मैं सदन के सामने यह कहना चाहती हूँ कि सारे भारतवर्ष में ५४० मील लम्बी लाइन की योजना है जिसमें से हमारे हिस्से में केवल ६ मील लाइन प्रायी है। मैं तो यह कहूंगी कि तीसरी योजना में जो यह ५४० मील लाइन बनाने की योजना है इसमें जम्मू तक रेलवे लाइन पहुंचाने का इन्तिजाम किया जाना चाहिये। मंत्री महोदय ने अपने भाषण में बताया था कि तीसरी योजना में माधोपुर-कठुआ लाइन को बढ़ा कर जम्मू तक ले जाया जाएगा। इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देती हूँ। इसके साथ ही मेरा यह नम्र निवेदन है कि आपने जो यह कहा है कि यातायात की सम्भावना निर्धारित करने के लिये प्रारम्भिक जांच की जाएगी; ये शब्द मेरी समझ में नहीं आए।

## [श्रीमती कृष्णा मेहता]

इन शब्दों को बदला जाए और यह किया जाए कि तीसरी योजना के अन्त तक जम्मू की लगभग ६० मील की लाइन बनायी जाएगी। इससे बहुत महत्व का काम होगा और वहां की जनता को बहुत सतोष होगा और उनका यह गिला भी दूर हो जाएगा कि अभी तक हमारी ६० मील की लाइन की तरफ ध्यान नहीं दिया गया है जबकि देश में चारों ओर रेलवे लाइनें बिछाई जा रही हैं। लोगों का कहना है कि हमें क्यों यह लाइन नहीं दी जाती।

रेलवे मंत्रालय को मैं यह भी भरोसा दिलाती हूँ कि जम्मू-काश्मीर में जो रेलवे लाइन बनायी जाएगी वह घाटे पर नहीं चलेगी। आप देखें कि रेलवे लाइन होने से वहां उद्योग धन्धे बहुत उन्नति करेंगे। इसके अलावा कोयला आदि बहुत से मिनरल भी वहां पाए जाते हैं। वहां की सरकार ने हिस्सा लगाया है कि रियासत में जो कोयला कालाकोट और जगलगली में होता है उसको नारदरन रेलवे अपने खर्च के लिये खरीदे तो उससे बहुत फायदा हो सकता है क्योंकि अभी रेलवे को कोयला बहुत दूर से लाना होता है। वह कोयला बहुत सस्ता पड़ सकता है। तो इन सब चीजों पर आपको ध्यान देना चाहिये।

आप जो स्लीपर जम्मू काश्मीर सरकार से खरीद रहे हैं वे भी आपको बहुत सस्ते पड़ेगे। अभी उन की दुलाई में आपको बहुत पैसा खर्च करना पड़ रहा है। तो ये सब चीजें आप सोचें। और मैं अपनी तरफ से और वहां की जनता की तरफ से आपको विश्वास दिलाती हूँ कि इस लाइन को खोल कर आप घाटे में नहीं रहेंगे। यह जरूर है कि पहले आपको कुछ पैसा लगाना पड़ेगा। मैं आशा करती हूँ कि इस मामले में सदन मेरा साथ देगा। हमारे देश में उद्योग बढ़ रहे हैं।

लेकिन काश्मीर की जनता का कहना है कि हमारे यहां कोई कारखाने नहीं हैं। कोई रेलवे नहीं है। वही छोटे-छोटे कारखाने हैं जिनमें बेचारे दिनरात मेहनत करते हैं और उससे उनको थोड़ी बहुत मजदूरी मिल जाती है। जब तक हमारे यहां रेलवे नहीं आएगी तब तक हम कैसे बढ़ेंगे। जब हम नक्शे में अपनी रियासत की लाइनों की हालत को देखते हैं तो बड़ी निराशा होती है। और जब हम वापस जाते हैं तो वहां के लोग कहते हैं कि तीसरी दफा हमारा मेम्बर पार्लियामेंट में होकर गया लेकिन हमारी रेलवे लाइन तक नहीं बनवा सका। खैर, वे चाहे जो कहें, लेकिन मेरी आप से प्रार्थना है कि आप इस तरफ ध्यान दें और तीसरी योजना के अन्त तक वहां यह रेलवे लाइन बना दें। जिस तरह से देश के और हिस्सों का हक है उसी तरह से वहां के लोगों का भी हक है। वहां दूर-दूर तक बस्तियां फँसी हुई हैं। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि आप वहां के लिए जरूर ध्यान दें।

जो रेलवे में धीरे-धीरे सुधार हो रहा है उसके लिए भी मैं तारीफ किए बिना नहीं रह सकती। सन् १९५९-६० की रिपोर्ट से मालूम होता है कि चित्तूरंजन में रेलवे इंजन कारखाना आत्मनिर्भरता के लक्ष्य तक पहुंच गया है और १६४ डब्ल्यू जी इंजिन और ९ डब्ल्यू टी इंजिन तैयार हुए हैं। १९५० से उत्पादन शुरू हुआ है। तब से १००६ इंजिन तैयार हो चुके हैं। इसी तरह से मद्रास में पेरम्बूर के सवारी डब्बों के कारखाने में दूसरी पंचवर्षीय योजना के लक्ष्य से अधिक डब्बे तैयार हुए हैं। जो लक्ष्य था उस से भी ज्यादा पूरा हो चुका है। इन सब कामों को देख कर आज देश विदेश में लोग तारीफ किए बिना नहीं रह सकते। यह बहुत तरक्की है। मैं आशा करती हूँ कि इसी तरह और भी आगे तरक्की होगी।

और भी बहुत से अच्छे काम रेलवे में हुए हैं। तीसरे दर्जे में कुछ गाड़ियों में यात्रियों के सोने का भी प्रबन्ध किया गया है। लेकिन मैं तो कहूँगी कि अभी भी तीसरे दर्जे की श्रेणी आपको ध्यान देने की आवश्यकता है। कहीं-कहीं इन रेलवे हैं कि गाड़ियों में इतनी भीड़ होती है कि लोगों को खड़ा रहना पड़ता है और कई जगह तो ऐसा होता है कि दरवाजे पर भी लोग खड़े रहते हैं। मैं जानती हूँ कि मंत्रालय को कठिनाइयाँ हैं। कहीं फारिन एक्सचेंज की कठिनाई है, और भी कठिनाइयाँ हैं, लेकिन फिर भी जितना हो सके उन्हें इस ओर ध्यान देना चाहिए। जब तक हम तरफ ध्यान नहीं दिया जायेगा तब तक जनता को यह नहीं मालूम होगा कि रेलों में क्या-क्या आसानियाँ हुई हैं क्योंकि हमारी ज्यादातर जनता तीसरे दर्जे में ही सफर करने वाली है। इसलिए जितनी भी सुविधा उनको दी जा सकती है दी जानी चाहिए।

साथ ही मैं यह भी कहूँगी कि आपकी जो योजना थी मकान बनाने की उस के लिए भी आपने बहुत अच्छा काम किया है। दूसरी योजना में ५४ हजार मकान बनाने का लक्ष्य था, उसमें से अभी तक आपने ४७ हजार बनाए हैं। मैं आशा करती हूँ कि बाकी काम भी आप अच्छी तरह करेंगे क्योंकि अक्सर देखा गया है कि जब तक रेलवे कर्मचारियों, खास कर मजदूरों को, मकान नहीं मिलते तब तक उनको शान्ति नहीं मिलती है और वे अपनी इयूटी भी पूरी नहीं दे पाते। इसलिए आवश्यकता है उनकी धकावट मिटाने की। इसके लिए उन के लिए मकानों का प्रबन्ध होना चाहिए ताकि उन के घर की व्यवस्था जो है वह अच्छी हो जाए।

अब चूँकि समापति महोदय की मेरे लिए घंटी बज चुकी है इसलिए और अधिक न कह कर मैं फिर अपने रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान जम्मू और काश्मीर की रेलों

की समस्या की ओर दिलाऊँगी और उनसे मेरा निवेदन है कि रेलवे लाइन बनाने की योजना को वह इस तीसरी पंचवर्षीय योजना काल में पूरा करें। मैंने वहाँ के निवासियों की जो इस संबंध में भावनाएँ थीं वह सदन के सामने रख दी हैं और मुझे आशा है कि आपने जैसे उस समय ध्यान दिया था जब कि आपने इस जम्मू-काश्मीर लाइन को शुरू किया था उसी तरीके से आप इसको पूरा करने के लिए फिर ध्यान देंगे।

**Dr. Krishnaswami (Chingleput):**  
An unfortunate trend that is visible in recent debates on the railways is the studious attempt made to brush aside all regional demands on the footing of their being not commercially profitable, or of having a low priority. I am not one of those who brushes aside commercial criteria. But let us apply this test to the investment that has been made in our railways in recent years, and ask ourselves the searching question whether this investment has been well directed or not.

During the Second Plan, as my hon. friend the Railway Minister pointed out, the expenditure to be incurred is of the order of Rs. 1,121.5 crores. A substantial portion of this investment is fed from the general exchequer. It is about Rs. 830 or Rs. 840 crores. Part of it is from the depreciation reserves. A third portion comes from external sources, to the tune of Rs. 332 crores. The funds allotted from the general exchequer have to be paid for at the rate of 4.25 per cent. The utilisation of depreciation reserves reflects the normal ploughing back of funds of a good business enterprise. But let us realise that Rs. 332 crores is a contingent liability, and in judging the solvency of our railways, we will have to take into account their capacity to pay back this amount that has been borrowed.

Viewed in this perspective, the crucial question which will have to

[Dr. Krishnaswami]

be faced is this: With the existing shortage of resources, are the railways utilising their allocated resources to the most advantageous use? With the existing rate structure, I must confess that not enough will be earned to pay our way fully.

My hon. friend, the Minister of Railways, in an elaborate justification of transport performance, has pointed out that the railways can take credit for what has been achieved. I yield to none in my admiration for railwaymen, and I am glad that the Railway Minister has paid his tribute to the administration for the manner in which it has solved certain problems.

The hon. Minister remarks:

"This increase of 50 per cent in ton miles has been handled with additions only of 29 per cent and 26 per cent in the wagon holdings and in tractive effort of locomotives respectively. This reflects the increasing operational efficiency of the Railways."

But I would like this House to advert to an important aspect of this matter which it should not leave out of account at all. The mere fact that we are carrying more ton miles is not an adequate or a complete justification of our transport performance. If railways are a service which have to be paid for two necessary criteria have to be taken into account. Firstly, is the service able to pay its way at current prices? Secondly, is the available capacity used to the full in all sectors and throughout the year? With full utilisation and at existing rates, are we able to earn enough and lift most of the traffic? I am certain that due to considerable experience in handling traffic we have effected improvements in the constructional costs and maintenance of way and in the cost of haulage, but much more remains to be done, and it is no use patting ourselves on the back and saying that the railways are extremely efficient.

I should like to put this question to the House. If we are not able to pay our way—and in certain cases we may not be able to pay our way—it is the House primarily that will have to ask itself this question: on what principles should we subsidise the railways? There may be political considerations, there may be strong regional considerations which have to be taken into account in the interests of emotional integration of the country, in deciding on the degree of subsidisation.

My hon. friend has said that railways are a public utility. What do we mean by saying that they are a public utility? The general assumption is that the railways, because of their monopoly position, should not utilise it to disadvantage, and act in a manner which shows that they are not a public service undertaking. It does not mean that the railways should be a philanthropic organisation in the least.

I should like to deal with some of the aspects of the loans that have been given. There is a song and a dance that is made by some of the experts in the Railway Board by suggesting that 4.25 per cent is high. I do not say that it is only the Railway Board that says it. Many of the public sector industries have also made a song and a dance about it, but I should like to ask a very simple question. If today the Government of India is borrowing at 4 per cent, it is not because lenders are willing to advance loans at 4 per cent, but because the Reserve Bank takes most of these loans at 4 per cent,—in other words, because there is a considerable amount of deficit financing in our system.

Let me make my position very clear. I am not against giving a subsidy to any public enterprise, but let us give it not unknowingly. Let us realise what we are doing, and let subsidies not become a built-in element of our economy. It is on this

principle that we should view certain aspects of railway development, some of the new connections that have been made to the Bhilai steel plant and the other areas, where our Railways have to lift coal or possibly transport steel.

I should like, with a great respect to my hon. friend the Railway Minister, to point out that I am in total disagreement with him when he says:

"The financial benefit to the nation in the freight bill is only one item of such indirect contribution. In the matter of employment potential, it should be appreciated that large numbers of persons are employed by contractors performing Railway work and by the numerous manufacturers of various types of railway equipment. All these do not figure at present in official statistics."

Which is the enterprise that cannot claim to make the same type of indirect contribution to the economy? For my part that argument is least convincing, and I wish it had been left out of account in the Budget speech altogether.

From the point of view of policy it may be admissible to transport certain articles which are in the export trade at cheaper rates, but let us realise that it is a matter of really social policy, and these reasons have to be stated before Parliament, so that final approval might be given to it. But not all subsidies are of the same order. I have grave doubts regarding certain aspects of railway development.

The transport costs, even in the case of our steel plants, must, in large measure, reflect the economic calculus, and if Parliament knowingly says, "Let us bear a portion of the costs, let us share to a certain extent the transport costs", then it would be a different matter. And it is a thing which will appear to be and also give

us a proper appreciation of what is happening.

Now, what is the justification of our having an air-conditioned *janata* train, which today is running obviously at a loss? One would have thought that from the point of view of subsidisation of traffic, it would have been preferable to have an air-conditioned freight train for carrying goods of perishable quality from one end of India to the other. Particularly, in these difficult days, when the cost of living is mounting up, when, as every economist realises, the rise in cost of living is due to the rise in prices of food articles as distinguished from cereals, it may be important to consider the advisability of having such air-conditioned freight trains running but certainly not air-conditioned *janata* trains for keeping, shall I say, the most vociferous sections of our community silent? That itself may be welcomed, but it is too high a price to pay, by running a subsidised air-conditioned *janata* express.

There have been many of my friends who have been saying that when we put forward demands in the south for more regional development, we are not taking account of commercial criteria. But why should we not feel neglected when there is waste occurring on this scale? Why should it not be feasible not only to have electrification from Madras to Vriddachalam, but also electrification from Madras to Jalarpet or to have a Salem-Bangalore railway link, which would certainly bring in higher commercial returns and which would tend to link the industrial belt area in the South? We ought to, and I respectfully suggest to my hon. friend the dynamic Minister of Railways that he should take a fresh look and a new look at railway policy so that he might alter his perspective.

My hon. friend the Railway Minister—it is not my desire to be critical of all that he has said, but I think

[Dr. Krishraswami].

that on some of these matters he has been tripped up badly by his advisers—has pointed out on page 3 of his speech (and it is an important thing which I should like to bring to the notice of the House):

“There are also other pertinent considerations; a noteworthy feature is that, during a developmental period involving heavy increases in capital investment, even certain completed works on which capital expenditure is booked in a year will not be adequately remunerative unit after they have been in use for some years. This applies in greater degree to works in progress at the end of a year but not brought into use yet.”.

Certainly, this is a very logical argument, but there is a danger of overlooking other aspects of logic and over-emphasising this aspect. That, I think, is what has occurred in the budget speech, and in the papers that have been supplied to us by the Railway Board.

I ask two questions. Firstly, what is the proportion of this investment to the total? Secondly, even if we are unwilling to state facts in public, yet, when we are drafting our policies, let us bear these facts in mind. There are large amounts shown in our records and in our budgets, of investment at “original or historical” cost. For instance, the amount of Rs. 1,500 crores there in the Railway Budget practically represents the amounts that have been invested at the old “original or historical” prices. If they are now revised so as to bring them in conformity with present values, we can ask ourselves the pertinent question: What is the rate of return on capital investment that we would be getting? I am only asking that this is a matter which ought to be taken into account. Even if we are not willing to face these facts, let us at least consider some of these things, so

that we might be in a position to find out whether we should extend some of these investments both from the point of view of social benefit and from the point of view of commercial profitability. In many instances, the commercial benefits and the social benefits tend to be in close unison.

Here, let me advert to a particular aspect of railway policy which has caused considerable disquiet not only in the south but in many parts of India but we do not seem to realise that the railways should not be considered to be only a monopoly. We have to take into account the fact that there are investments in roads which are very important, and which ought to be viewed not as a rival to one form of transport but as a complementary thing which has to be taken into account. But, along with the investment in roads—and today most exponents of the Road Congress only emphasise greater investment in roads—there is another, and a more important issue, that will have to be faced not only by Parliament but by the various State Governments, an issue of very great importance. What is it that we are going to revise rates of taxation of vehicles and of even diesel oil? I do not wish to go into the various aspects of the indirect taxes which have been imposed by the Finance Minister. I shall take them up on another occasion. But, as a result of the illogical policy that we have pursued, many of our trunk roads are under-utilised. The magnificent Mysore-Bangalore trunk road is today hardly utilised, and the reason is to be found in the fact that we have taxed the vehicles so much that it is next to impossible for vehicles to ply on them. Indeed, in the thirties of this century, we took great credit for the fact that we were progressive in abolishing toll gates, so that the vehicles might move more freely, but the other exactions that we have imposed on vehicles are of such a serious order that there is even non-utilisation of these various roads.

I also feel that the diesel duty that has been put has tended to jeopardise a great deal of real traffic in many parts.

My hon. friend Shri Asoka Mehta yesterday came out with a plea that there were large numbers of people in the south travelling by buses. I am not going to put forward any regional demand, but I do think, and it ought to be clear to him, that if there are really any difficulties in having a greater amount of large-scale investment,—of course, there must be a certain amount of investment by the railways in these areas—then, obviously, steps ought to be taken by Government and the Railway Minister in particular not to stand in the way of road development in these different areas, so that we might have a chance of really prospering. My hon. friend may not directly stand in the way of road development, but the way in which duties have been imposed on diesel is directly due to the Railway Ministry's strong attitude on many of these matters.

**Shri Jagjivan Ram:** But I have to pay more myself.

**Dr. Krishnaswami:** But when diesel becomes a major part of your railway expansion, then the duties will be reduced. May I wish him great success in having a rapid introduction of dieselisation so that he may not penalise road traffic.

My hon. friend in his budget speech said that we should have co-ordination and integration of these different forms of transport. Sir, these words have no cold, for, during these years, during the fifties in particular, co-ordination and integration are the most abused words in the language of political planning and social welfare. Before, we co-ordinate . . .

**Shrimati Parvathi Krishnan**  
(Coimbatore): Change them into Hindi!

**Dr. Krishnaswami:** That is another problem which we shall have to deal with. First of all, by merely changing from one language to the other, we do not seek to alter the basic thing, but these two words have been used either to stifle all development or to give powers of dictatorship to particular monopolies. That is the history of these two words, 'co-ordination' and 'integration'. But I do not want to go into this matter at considerable length. The main issue that will have to be faced is this. Before we even think of co-ordinating and integrating, what exactly is the future of the railways that we envisage? How are they going to pay their way? How far is the general exchequer going to subsidise them, if necessary? Once these issues are faced, the general exchequer will have a dominant voice in allocating the funds between different methods of transport and thus assisting in the equi-regional development of the various parts of India, so that no particular part of the country might feel aggrieved as a result of unnecessary preoccupation with the development of only one or two areas.

13 hrs.

**श्रीमती पार्वती कृष्णन साहू (गिरनार):** सभापति महोदय, रेलवे तथा परिवहन भंडारालय के लिये काम तौर पर लुगकिम्मती की बात है कि उसके ऊपर चारों ओर से फूनों की बर्षा हो रही है। उसके साथ थोड़े से कांटे भी हैं, मगर उन्होंने जो प्रायेश घोर डेवेलपमेंट का काम पिछली दो पंचवर्षीय योजनाओं में किया है, उस के लिये मैं भी उन्हें मुबारकबाद दे रही हूँ।

कितने ही प्राइट्स इस सदन में बार-बार उठाये गये हैं, मुझे भी उन्हीं प्राइट्स को लेना पड़ना है। रोड और रेल ट्रान्सपोर्ट के बारे में सभी सदस्यों ने कहा है। उनके सम्बन्ध में एक बात यह कही गई, जैसा कि श्री अशोक मेहता ने भी कहा, कि जहाँ पर रोड ट्रान्सपोर्ट काफी हो वहाँ रेल की जरूरत नहीं

[श्रीमती जयाबेन शाह]

है। मगर मेरी रिक्वेस्ट यह है कि जहां पर रेलवे नहीं है वहां पर वैक्यूम तो नहीं हो सकता। वहां पर रोड ट्रान्स्पॉर्ट होना चाहिये। जो कुछ भी अब तक हुआ है वह हमारे लिये आनन्द की बात है मगर इस का मतलब यह नहीं है कि वहां का केस बिल्कुल खत्म कर दिया जाये क्योंकि वहां रोड ट्रान्स्पॉर्ट हो गया है। मेरी प्रार्थना है कि इस बारे में ओवर आल पिक्चर देखनी चाहिये, और हमारी पालिसी ऐसी बननी चाहिये कि हर एक जगह पर, भले ही वहां पर थोड़ा रोड ट्रान्स्पॉर्ट भी हो मगर थोड़ा रेल ट्रान्स्पॉर्ट भी होना चाहिये। कामर्शल साइड को देखना बात हो सकती है लेकिन उसके साथ और भी प्रावलेम्स हैं, और भी पहलू हैं, जिन की ओर हम को देखना चाहिये।

यहां पर कोल के बारे में भी कहा गया है मैं उस को दोहराना नहीं चाहती हूँ, मगर एक बात अवश्य कहना चाहती हूँ। मुझे इस बात को देख कर बड़ा दुख और आश्चर्य होता है कि कुछ दिन पहले स्टील और माइन्स मिनिस्ट्री व रेलवे मिनिस्ट्री ने अपनी जिम्मेदारी एक दूसरे पर डालने की कोशिश की। मैं समझता हूँ कि जहां पर डिमा-केसी के अन्दर कैबिनेट फंक्शन करती है और जहां पर कलेक्टिव रिस्पॉन्सिबिलिटी का सवाल है, वहां पर एक दूसरे पर रिस्पॉन्सिबिलिटी डालना मुनासिब नहीं है। कोयले की शॉर्टेज के बारे में सारे देश को कष्ट सहन करना पड़ा है। मैं सिर्फ गुजरात की बात नहीं कहना चाहती हूँ, लेकिन जो कुछ सारे देश में हुआ उस से प्लानिंग कमिशन और सरकार को कुछ सबक सीखना चाहिये और आइन्दा ऐसी कंटिजेंसी नहीं पैदा होने देना चाहिये। अगर इस तरह का पाठ बने तो ठीक है।

दूसरी बात कोचेज के बारे में है। जो कोचेज बनीं या बन रही हैं उनमें जो एक नई बात हुई है वह मेरी इन्फॉर्मेशन के अनुसार यह है कि उम में लगने वाले पुर्जों में मे ६० या ७० परसेंट जो बाहर में आते थे, अब हमने इनको इंडिजनेस तरीके पर बनाना शुरू किया है। यह हमारे लिये बड़े आनन्द की बात है।

मैं इस बारे में भी रेलवे मंत्रालय का ध्यान खींचना चाहती हूँ कि जो नये डिब्बे बने हैं वे सभी काफी डिफेक्टिव हैं। जब वे चलते हैं तो उनमें पुराने डिब्बों जैसी आवाज आती है और उन में इम्ट भी बहुत आती है। जब भी मैं राजस्थान से होकर आती हूँ तो मुझे ऐसा अनुभव होता है, इस ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है और हो सके तो हम को उनमें सुधार करना चाहिये।

मैं एक बात कहना तो नहीं चाहती थी, लेकिन कुछ माननीय सदस्यों ने यहां पर उम के बारे में कहा है। कि हमारे मंत्री महोदय ने अपनी स्पीच में उम का उल्लेख नहीं किया। वे सभी लोग इस के लिये नाराज हैं कि उन्होंने क्या इस बारे में जिक्र नहीं किया है। मुझे पता नहीं कि इस बात का जिक्र करने की क्या आवश्यकता थी।

श्री बाळबेबी ( बनारसपुर ) : जिक्र किया गया है।

श्रीमती जयाबेन शाह : अगर वह किया गया है तो ठीक है। तब तो आप को शिकायत करने की कोई बात ही नहीं है। मैं समझती हूँ कि जो कुछ हुआ वह हमारी इस इन्फॉर्मेटिव डिमाकेसी के इतिहास में काले पक्षों में लिखा जायेगा और जो लोग यहां आ कर इस बारे में बात कर रहे हैं और जिन्होंने हमारी सेंट्रल गवर्नमेंट के स्टाफ को

मिसडाइरेक्ट किया है, वे ही इस के लिये जिम्मेदार हैं। वे धार शोडिंग देभरू क्रोकोडाइल टिअर्स हिअर। जो भी जनता को धीर सरकार को इस के लिये कष्ट पहुंचा है उस के लिये उन को पश्चाताप होना चाहिये, इस तरह की बातों को यहां करने में कोई खाम फायदा नहीं है।

एक बात मैं ऐडमिनिस्ट्रेशन के बारे में कहना चाहती हूँ। जेनरली तो वह मारे देश के ऐडमिनिस्ट्रेशन पर लागू होती है, मगर खाम तौर से इस रेलवे विभाग पर लागू होती है जो कि एक कामर्शल कन्सन माना जाता है। वैसे तो यह शीप रूप में कामर्शल विभाग नहीं है क्योंकि देश की जनता को क्या ऐमेनेटीज चाहिये, यह यह भी उसको देखना चाहिये। फिर भी उनको थोड़ी सी फ्रीडम है, जैसी कि देश के दूसरे ऐडमिनिस्ट्रेशन में नहीं है। मैं चाहती हूँ कि उस में कुछ रेशनलाइजेशन हो, कुछ नयापन आ जाय और उन का आउटलुक बदल जाये। हमारे तजुबों में बहुत सी बातें आती हैं। उन्हीं में से एक जोन्स की माग है। जोन्स का प्रापस में कोअ्राइनेशन नहीं है, और हर एक जोन अपने में एक एम्पायर जैसा बन रहा है। मैं समझती हूँ कि यह टेन्डेन्सी सही नहीं है। पब्लिक अकाउंट्स कमेटी ने भी कुछ बातें बतलाई हैं। लेकिन जब इस तरह के बड़े-बड़े काम चलते हैं तो उन में कुछ गलतियाँ हो ही जाती हैं, इसलिये मैं उन के ऊपर ज्यादा जोर नहीं देना चाहती हूँ। मगर जिस प्रकार की बातें यहां बतलाई गई हैं, जैसे कि साइकिल स्टैंड है, रिफ्रेशमेंट है, स्टोर्स है, स्पेसिफिकेशन्स के बारे में भी बत आया गया है, उनके डिटेल्स में न जाते हुए यही कहना चाहती हूँ कि मुझको बुझ इस बात पर होता है कि जिन्होंने इस तरह के काम को किया है, जो लोग इन सब बातों के लिये जिम्मेदार थे, उनके मामलों को जब भेजा गया तो उनमें दिने की गई, एक-आध किस्मों

में तो ऐसा सुना गया कि उनको प्रमोशन दिया गया और जब उन पर ऐक्शन लेने की बारी आई तो वे मेडिकल प्राउंड पर रिटायरमेंट पर चले गये, और कुछ मर भी गये। मैं समझती हूँ कि जो लोग ऐसा काम करते हैं उन को स्पेअर करने की कोई जरूरत नहीं है। यह जो टेन्डेन्सी है उस से ही सारा काम खराब होता है और हालत बिगड़ती है।

अब मैं कुछ टिकटलेस ट्रेवलिंग के बारे में कहना चाहती हूँ। यहां पर आंकड़े दिये गये कि वहां पर इतनी टिकटलेस ट्रेवलिंग हुई, वहां पर इतनी हुई। लेकिन मैं कह सकती हूँ कि जिनके बारे में आपको पता नहीं है वह तो इससे भी ज्यादा तादाद में है। मैं मंत्री जी से अपने अनुभव की बात बतलाना चाहती हूँ। सौराष्ट्र में विरावल से ऊना तक एक छोटी सी लाइन है। वहां से शिका आई कि वहां के स्टेशन पर टिकटलेस ही नहीं है। एक, दो या चार रोज से ही नहीं कई महीनों से नहीं है। मैंने खुद जाकर देखा। मैं वहां के स्टेशन मास्टर से मिली और पूछा कि आखिर क्या बात है। उन्होंने कहा कि मैंने तो मंगवाया है, लेकिन पिछले ६ या ७ महीने से टिकट प्राये ही नहीं। बेस्ट पेपर जो कि फँकने वाला होता है, उस पर निबन्ध दिया जाता है पांच आदमी। उसका पैसा कहां जाताथा, या उसका कैसे हिसाब होना था इसका पता नहीं क्योंकि कोई इन्प्लिकेट तो रहता नहीं। वहां के लोगों ने कुछ अमेनेटीज के लिये निबन्ध तो डी० एम० और मिनिस्ट्री ने बतलाया कि वहां पर ट्रेफिक नहीं है तो क्या किया जाये? मेरा पक्का अनुभव है कि वहां पर भीड़ बहुत होती है और काफी पैसा मिल सकता है, लेकिन वहां पर ज्यादातर टिकटलेस ट्रेवलिंग हो रही है। मभी जगह पर कितनी हो रही है, यह तो मैं नहीं कह सकती, लेकिन वहां पर बहुत

[श्रीमती जयाबेन शाह]

हो रही है और उस पर हम लोग अभी तक कंट्रोल नहीं पा सके। कहा जाता है कि पब्लिक को प्रापरेशन चाहिये। मगर पब्लिक भी टिकटलेस ट्रेवलिंग करना चाहती है क्योंकि उसका भी इस में फायदा है। स्टाफ जो है वह उनसे समझ लेता है। जो ५ ६० का टिकट होता है, उसकी जगह २ ६० दे देते हैं और उनका पल्ला छूट जाता है। मैं समझती हूँ कि जो आपका स्टाफ है खास कर नीचे का स्टाफ जो है, वह लालच से बच नहीं सकता। उसकी चैकिंग के लिये कोई खास तरीका अपनाया जाना चाहिये। किसी अनजान स्टाफ को रखिये या पब्लिक में से ही आप किसी को घबोराइज कर दें जो कि इस चीज को हटाने के लिये काम करे। हम कहते रहें कि टिकटलेस ट्रेवलिंग होता है और उसको हटाया जाए, इस तरह तो यह नहीं हटेगा।

मीटर गेज के लिए एक माननीय सदस्य ने कहा कि उसके लिए एक खास सेक्शन होना चाहिए। मैं नहीं समझती कि खास सेक्शन बनाने से क्या फायदा होगा, क्योंकि एक अलग सेक्शन बन जाता है तो दूसरे लोग समझते हैं कि उस सेक्शन वाले ही इस काम को करें। सारा तंत्र उसमें इंटेरेस्ट नहीं लेता। मेरी तो रिक्वेस्ट है कि खास कर सौराष्ट्र में सारी की सारी लाइन मीटर गेज की है, मैं यह तो नहीं कहती कि उसमें इन १३ सालों में कोई मुधार नहीं किया गया और कोई एमेनिटी नहीं बढ़ी, —लेकिन उस तरफ खास ध्यान देना चाहिए, और वहाँ ज्यादा ट्रेने बढ़नी चाहिए। हमने जनता गाड़ी के लिए तो बार-बार मांग की है कि बम्बई के लिए और अहमदाबाद के लिए हम को जनता गाड़ी दी जाए। उसके बारे में माननीय मंत्री सोचें ऐसी मेरी प्रार्थना है।

थर्ड क्लास के पैसिजर्स के लिए जो हुआ है उस के लिए मैं धन्यवाद देती हूँ। पहले से उन्नति हुई है यह तो हमें स्वीकार करना पड़ेगा। लेकिन हमें देखना होगा कि इस दिशा में हम कहां तक सफल हुए हैं। जो जनता ट्रेने चली हैं उनसे भी फायदा हुआ है। कभी-कभी तो उन जनता ट्रेनों में बड़ा ट्रैफिक भी नहीं होता। बम्बई दिल्ली का हमारा अनुभव है। मगर जो कुछ हुआ है वह सही है और भागे भी होना चाहिए। मगर एक बात कहने में मुझे रंज होता है कि जो स्टाफ है, जो स्टेशन का स्टाफ है और जो प्रापरेशनल स्टाफ है, उनकी नजर थर्ड क्लास पैसिजर्स की तरफ बहुत कम है। जहां स्टेशन आता है तो वह हम जैसे फर्स्ट क्लास के पैसिजर्सों के पास चले जाते हैं। थर्ड क्लास के डब्बे गन्दे रहते हैं। जहां से वह चलते हैं वहां से लेकर जब तक टर्मिनस नहीं आता उनकी सफाई नहीं की जाती। अगर दो तीन दिन का सफर होता है जैसे हवड़ा से दिल्ली तक का तो इस बीच में उन डब्बों की सफाई का कोई इन्तिजाम नहीं होता है। इसके लिए आप खास स्टाफ रखिए। बड़े स्टेशनों पर फर्स्ट क्लास के डब्बों की सफाई का तो प्रबन्ध होता है लेकिन तीसरे दरजे के डब्बों की सफाई नहीं की जाती। इसका खास प्रबन्ध हो यह मेरी आप में प्रार्थना है।

कभी-कभी तीसरे दरजे के यात्री बहुत लगेज लेकर चलते हैं और उन को ब्रेकवान में नहीं रखते। मगर इसका कारण क्या है? इसका कारण यह है कि ऐमा करने से उतरने वक़्त उन सामान को लेने में उनका बहुत समय लगता है और उनको इस से बड़ी तकलीफ होती है। जो अनजान लोग होते हैं वे सोचते हैं कि ब्रेक में सामान रखने में जाने क्या हो क्या न हो,

उनको डर रहता है । वे बड़े से बड़े बगेज अपने साथ लेकर चलते हैं और उसको दरवाजे के पास रख देते हैं जिस से रास्ता ब्लाक हो जाता है । मैं समझती हूँ कि इस तरह खास ध्यान देना चाहिए ।

पंखों के बारे में मुझे यह कहना है कि यह सही है कि पहले पहले से ज्यादा बड़े हैं लेकिन अभी काफी नहीं हैं । थर्ड क्लास में एक कारीडर में एक दो पंखे होने चाहिए जिस से कि लोग गरमी में आगम में बैठ सकें ।

आखिर में मैं एक बात कहना चाहती हूँ जो कि जनरल नेचर की है । हम कहीं भी चले जाएँ हम देखते हैं कि रेलवे की प्रलय ही कालोनी बनी जाती है । जो मकान बनाये जाते हैं, जो स्टेजनों के अस्पताल होते हैं, जो स्कूल होते हैं उनकी सूरत इस तरह की होती है कि उनको देख कर यह नहीं लगता कि इनका हमारे देश के साथ नाता है । आज हम गरीबों से मेक्रीफाइस करने के लिए आन्दोलन कर रहे हैं । लेकिन जब लोग एक तरह इन चीजों को देखते हैं तो उन के दिल में मेक्रीफाइस करने की भावना नहीं जागती । रेलवे का तंत्र ऐसा है कि इस का छोटे से छोटे गाँव से लेकर बड़े से बड़े शहरों से सम्बन्ध है । इग के बड़े बड़े अस्पताल हैं । ठीक है अस्पताल तो होने ही चाहिए, मगर उन को बनाने में इकानामी करना चाहिए और उनका रूप ऐसा होना चाहिए, कि जिस से लोगों के दिल में ऐसी बातें पैदा न हों कि क्या बना रहे हैं । लोग सोचते हैं कि हम को तो टेक्स करते हैं—इस तरह टेक्स नहीं लगाया है लेकिन प्रागे लगाना पड़ेगा ।

मैं जानती हूँ कि अगर हम को प्रागे बढ़ना है तो टेक्स लगाना होगा । लेकिन हमारी कारंवाई ऐसी होनी चाहिये कि लोगों के दिल में ऐसी भावना पैदा न हो कि हमें नहीं देना चाहिए । यह ठीक है कि अगर हम

ज्यादा एमेनिटीय चाहते हैं तो हमको टेक्स देना पड़ेगा । मगर आजकल जिस तरह से हमारा काम चल रहा है उस से मैं बहुत नाराज हूँ । मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहती हूँ कि यद्यपि ये सब छोटी-छोटी बातें हैं लेकिन इनका साइबालाजीकल इफेक्ट बहुत बड़ा होता है । तो इस और उन को देखना चाहिए ।

मंत्रालय ने और रेलवे ने जो काम किए हैं उस के लिए धन्यवाद देती हूँ, और साथ-साथ यह भी कहती हूँ कि ज्यादा नया काम बनाना मुश्किल नहीं है, वह हो सकता है, बड़े बड़े प्लान पूरे किए जा सकते हैं, मगर उस काम को कंसालीबेट करने की आवश्यकता है । और लोगों के मन में भावना पैदा करना यह भी डिमाक्रेसी में हमारा काम है । यह भी हमारे एडमिनिस्ट्रेशन को सीखना चाहिए । इसकी आवश्यकता है ।

**श्री शास्त्री :** सभापति जी, इस बात से इन्कार नहीं किया जा सकता कि पिछले वर्ष में भारतीय रेल व्यवस्था ने अनेक विधाओं में उल्लेखनीय प्रगति की है । बल स्टोक तथा अन्य उपकरणों की दृष्टि से देश को आत्म निर्भर बनाने में, दुर्घटनाओं को घटा कर रेलवे यात्रा को अधिक सुरक्षित करने में, गंगा, गंडक और ब्रह्मपुत्र के ऊपर पुलों के निर्माण द्वारा और तीसरे दर्जे के यात्रियों की सुविधाओं में वृद्धि के प्रयत्नों से प्रगति की एक तस्वीर हमारे सामने आती है ।

लेकिन तस्वीर का एक दूसरा पहलू भी है जिसकी ओर हमें ध्यान देना होगा । दूसरी पंचवर्षीय योजना में जो मुख्य निर्धारित किए गए थे रेलवे मंत्रालय उन्हें पूरा नहीं कर सका, फिर वे लक्ष्य बाह्य दोहरी साइन बिछाने के ही या विद्युती

## [श्री बाजपेयी]

करण के इलेक्ट्रिफिकेशन के । इस सम्बन्ध में जो भी प्रयत्न हुए हैं वे लक्ष्यों से बहुत कम हैं ।

ब्राडगेज वेगन्स के निर्माण का लक्ष्य भी पूरा नहीं किया जा सका है, और सब से बड़ी बात तो यह है कि दूसरी योजना के अन्तर्गत यात्रियों की संख्या में वृद्धि का जो अनुमान लगाया गया गलत साबित हुआ है । यात्रियों की संख्या अधिक बढ़ी है । रेलवे प्रशासन को इस संबंध में सही अनुमान लगाने चाहिए । जहां तक तीसरी योजना कामवाला है, उस में भी यात्रियों की संख्या में वृद्धि होने का जो अनुमान लगाया गया है वह वर्तमान लक्षणों से कम जान पड़ता है और रेलवे मंत्रालय का काम है कि बढ़ती हुई यात्रियों की संख्या का ठीक अनुमान लगा कर उसकी याता-यात के लिए समुचित व्यवस्था करे ।

हमारे देश में रेल परिवहन और रोड परिवहन के बीच में जो विवाद चल रहा है, उस में भी, यह कहने हुए भी कि हम समन्वय करना चाहते हैं, अभी तक कोई समुचित व्यवस्था नहीं की जा सकी है ।

13.19 hrs.

[Mr. DEPUTY-SPEAKER in the Chair.]

सियोगी कमेटी ने जो रिफारिसें की हैं उन पर गम्भीरता से विचार होना चाहिए, यद्यपि कोई भी इस बात को स्वीकार नहीं करेगा कि हम रेल और रोड परिवहन को प्रतिस्पर्धा करने की खुली छूट दें । दोनों व्यवस्थाओं का राष्ट्र के हित की दृष्टि से समन्वय करना होगा । लेकिन एक बात हम नहीं भूल सकते कि दुनिया के सभी देशों में रेल ट्रान्स्पोर्ट के ऊपर रोड ट्रान्स्पोर्ट हावी होता रहा है । धीरे धीरे यानी यदि उन्हें माल ले जाना और पहुंचाना है तो वह रेल को छोड़ कर रोड ट्रान्स्पोर्ट की ओर आकर्षित हो रहे हैं और

इसके कारण भी हैं जिनसे कोई इंकार नहीं कर सकता ।

यदि हम दूसरे देशों के आंकड़े देखें तो अमरीका में एक मील के ऊपर ४३ मोटर कारियां हैं । फ्रांस में यह संख्या २२ है । यूनाइटेड किंगडम में २१ और भारत में यह संख्या अभी ३ है । अमरीका में तो रेल ट्रान्स्पोर्ट का विकास एक तरह से बिलकुल बंद हो गया है और उसका स्थान रोड ट्रान्स्पोर्ट लेता जा रहा है । वैसे भी हम देखें तो जितना रुपया रेलों के विस्तार में लगता है बदले में उसका उतना भुगतान नहीं मिलता और यह बात जो मैं कुछ आंकड़े पेश करने वाला हूं उनसे सिद्ध हो जायगी । सन् १९४७-४८ में भारतीय रेलों का माइलेज ३३६८५ था जोकि सन् ५८-५९ में बढ़ कर ३५०८१ मील हो गया अर्थात् १ फीसदी बढ़ गया है किन्तु उसकी तुलना में अगर हम कैपिटल एंड चार्ज और वर्किंग एक्सपेंडीचर के हिसाब से देखें तो १९४७-४८ में जो ७४२ करोड़ रुपया था वह ५८-५९ में १३८२ करोड़ रुपया हो गया, ८४ फीसदी की वृद्धि हो गई और वर्किंग एक्सपेंडीचर तो ११० फीसदी बढ़ गये ।

रेणुका रे कमेटी के अनुसार सरकार जो रेलों के द्वारा सस्ती दर पर इस्पात औरस का यातायात करती है उसकी वजह से रेलवे को घाटा होता है । मैं नहीं समझता कि रेलवे सरकारी माल को ढोने के लिए कम दर दे इसकी कोई आवश्यकता नहीं है । जिस दर से धीरों से बसूल किया जाता है उसी दर पर सरकारी माल को भी ढोना चाहिए और अगर उससे कहीं घाटा होता है तो फिर वह घाटा कुल मिला कर सरकारी घाटे के रूप में दिखाया जाना चाहिए । रेलवे को मजबूर किया जाय कम दर पर माल ढोने के लिए और फिर रोड कम्पटीशन में रेलवे टिक न सके यह स्थिति हमारे लिए अच्छी नहीं है ।

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कर्मचारियों की हड़ताल का उल्लेख किया है। निस्संदेह हड़ताल बड़ी दुर्भाग्यपूर्ण थी। वह अब समाप्त हो गई है लेकिन उसके दुष्परिणामों को अभी भी ठीक तरीके से सुधारा नहीं जा सका है। रेलवे मंत्री जी ने और रेलवे प्रशासन ने जो दृष्टिकोण अपनाया है वह बड़ा उदार है और वह यह कि जिन्होंने हिंसा नहीं की तोड़फोड़ नहीं की उन्हें दंड नहीं मिलना चाहिए। "ग्रीस मिसबिहे-वियर" की जो अभी परिभाषा की गई है वह भी कर्मचारियों के हित में है लेकिन खेद की बात यह है कि रेलवे बोर्ड से जो भी आदेश जाता है उसका उनके नीचे के कर्मचारियों पर ठीक तरीके से पालन नहीं किया जाता है।

मैं लखनऊ की बात जानता हूँ। वहाँ कोई हिंस नहीं हुई, कोई तोड़फोड़ नहीं हुई मगर कर्मचारियों को नोटिस दिये जा रहे हैं और बड़े अजीब ढंग से नोटिस दिये जा रहे हैं। ऐसे भी कर्मचारी हैं जिन्होंने हड़ताल में भाग नहीं लिया और जो हड़ताल के दिनों में काम करने रहे। जब हड़ताल खत्म हो गई तो उसके सान दिन बाद उनका "हारण बताया" नोटिस दिया गया। एक कर्मचारी तो ऐसा है जो हड़ताल के दिनों में काम पर था जो यूनियन का सदस्य नहीं है डेनीगेट नहीं है मगर उसे राइवल यूनियन की शिकायत पर पहले गिरफ्तार करा दिया गया। अब चकि पुलिस में उसके खिलाफ कोई मामला नहीं था इसलिए वह छोड़ दिया गया। ६१ दिन बाद उसको फिर से काम पर लिया गया मगर लखनऊ में उसको बीकानेर भेज दिया गया। एक ऐसा भी उदाहरण है जिसमें एक कर्मचारी पर आरोप लगाया गया है कि उसने १० जुलाई को काम नहीं किया और दूसरों को भी काम नहीं करने दिया। जब उसके मामले में जांच होने लगी और गवाहियाँ सामने आईं तो पता चला कि १० जुलाई को तो इतवार था और उस दिन तो बर्कशाप बंद था और इसलिए उस दिन उसके काम करने या न करने और

दूसरों को काम करने या न करने देने का सवाल ही नहीं उठता। जब यह चीज मालम हुई कि चार्जशीट में १० जुलाई की तिथि गलत लिखी है क्योंकि उस दिन इतवार था तो चार्जशीट को वापिस लेने के बजाय उस तारीख को चार्जशीट में बदल दिया गया। एक कर्मचारी के खिलाफ १७-११-६० को शिकायत की गई है और शिकायत यह की गई है कि उसने ११-७-६० को एक सभा में भाग लिया। अब अगर उसने ११ जुलाई को सभा में भाग लिया था तो उसकी शिकायत १७-११-६० को तो नहीं होनी चाहिए थी और फिर रेलवे बोर्ड का सरकुलर है कि सभा में भाग लेना यह कोई जुर्म नहीं है। रेलवे मंत्री ने बड़े उदार होकर अपना यह निर्देश दिया है मगर पता नहीं कि लखनऊ के डिवीजनल सुपरिन्टेंडेंट कैसे हैं कि उन निर्देशों का ठीक तरीके से पालन नहीं कर रहे। मेरा निवेदन है कि रेलवे मंत्री जी किसी भी कर्मचारी की नौकरी ली जाय, इसमें पहले वे हर एक मामले को खूद मंगा कर देखें। इनको कष्ट तो होगा। उनके ऊपर व्यस्तता बहुत है मगर जहाँ तक कर्मचारियों की रोटी और रोजी दिखाने का सवाल है वहाँ छोटे अधिकारियों के भरोसे उनकी तकदीर का फैसला छोड़ देना यह शायद ठीक नहीं होगा।

अभी २४ फरवरी को लखनऊ की कैरिज एंड वॉग्स वर्कशाप में कुछ गड़बड़ हो गई। कुछ घापस में रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के साथ झगड़ा हुआ। अब दोनों तरह की बातें कही जाती हैं लेकिन मेरा निवेदन है कि अगर कोई झगड़ा हुआ था तो उसमें पुलिस को बुलाने की आवश्यकता नहीं थी। डिपार्टमेंटल कार्यवाही की जा सकती थी लेकिन नीचे के अधिकारी अगर जुले हुए हैं वातावरण बिगाड़ने पर तो यह बड़े दुर्भाग्य की बात है। रेलवे मंत्री महोदय का कर्तव्य है कि इस सम्बन्ध में रेलवे अधिकारियों की लम्बीह करें, उन्हें बताया है और उनके साथ न्याय किया जाना चाहिए उनके साथ न्याय करे।

## [श्री बाजपेयी]

रेलवे मंत्री ने अपने भाषण में खान पान व्यवस्था के बारे में कहा है, डिपार्ट-मेंटल केटरिंग की बात कही है। उस सम्बन्ध में मैं उनसे स्पष्टीकरण चाहूंगा और वह घाटे वाली बात है। अपने भाषण में उन्होंने कहा है कि १९५८-५९ में खानपान का सीधा घाटा ११ लाख रुपया था जो घट कर १९५९-६० में लगभग ४ लाख रुपया रह गया। सन् १९६०-६१ में घाटे का अनुमान लगभग ४ लाख रुपया है। इस सम्बन्ध में मैं उनका ध्यान पब्लिक एकाउंट्स कमेटी की २१वीं रिपोर्ट की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ जिसमें यह कहा गया है कि १९५७-५८ में २१ लाख ९८ हजार रुपया घाटा था; ५८-५९ में यह ाटा १८ लाख १६ हजार रुपया था और सन् ५९-६० के सम्बन्ध में इस रिपोर्ट का कहना है कि १८ लाख ३८ हजार रुपये का घाटा हुआ। मैं यह समझने में असमर्थ हूँ कि रेलवे मंत्री जी द्वारा दिये गये आंकड़े सही हैं या पब्लिक एकाउंट्स कमेटी ने जो यह आंकड़े उपस्थित किये हैं वे सही हैं? किन आंकड़ों को सही माना जाये रेलवे मंत्री जी अगर प्रकाश डालें तो बड़ा अच्छा होगा। लेकिन एक बात मैं कहना चाहता हूँ कि डिपार्ट-मेंटल केटरिंग के घाटे का जो अनुमान लगाया जाता है तो वह अनुमान सही नहीं है और जो आंकड़े उपस्थित किये जाते हैं वे भ्रमपूर्ण हैं क्योंकि जो घाटा होता है उसमें अगर सरकार या डिपार्टमेंट की तरफ से भोजन की व्यवस्था की जाती और वह भोजन व्यवस्था किसी ठेकेदार को सौंप दी जाती तो उसमें जो लाइसेंस फीम ली जाती उससे जो सेल्स टैक्स लिया जाता उससे जो बिजली के पानी का खर्चा बसूल किया जाता वह इस घाटे में शामिल नहीं किया जाता। इस घाटे में इस बात को जो भी शामिल नहीं किया जाता कि जब से डिपार्टमेंटल केटरिंग हाथ में ली गई है तो जिन आबों पर जिन दामों पर पहले

यात्रियों को खाने पीने की चीजें मिलती थीं उनके दाम बढ़ा दिये गये हैं। और इससे यात्रियों को कष्ट है। पहले कहा गया था कि हम डिपार्टमेंटल केटरिंग को नो-प्राफिट नो-लाभ बेमिस पर चलाना चाहते हैं। मगर नो-प्राफिट नो-लाभ बेमिस पर चलाने का मतलब क्या यह है कि यात्रियों को खाने के लिए मिलने वाली चीजों के दाम बढ़ा दिये जायें? मैं डिविज्जंज के अलावा कुछ दामों की तालिकाएँ आपके सामने रखना चाहता हूँ। जब तक प्राइवेट बैडिंग था तो जो पूरी थी वह डेढ़ रुपये सेर बिकती थी। लेकिन जब से डिपार्टमेंटल केटरिंग हुआ है, पूरी का दाम दो रुपये सेर कर दिया गया है। जलेबी डेढ़ रुपये सेर थी, उस का दाम दो रुपये सेर कर दिया गया है। दूध ७५ नए पैसे सेर बिकता था, आजकल ८७ नए पैसे हो गया है। गेठा एक रुपया ५० नए पैसे सेर बिकता था, उसका दाम अब दो रुपये सेर कर दिया गया है। यात्रियों से अधिक पैसा लेकर यह दावा करना कि डिपार्टमेंटल केटरिंग घाटे में नहीं चल रहा है क्या ठीक होगा? आखिर को यदि गवर्नमेंट खान-पान की व्यवस्था को विभाग द्वारा करना चाहती है तो उसका अन्तिम लक्ष्य यात्रियों को उचित दामों पर अच्छी चीजें देना है। मगर चीजों के दाम जो पहले ही बढ़ा दिये गये हैं, अच्छी चीजें दी जानी है या नहीं, इस पर भी थोड़ा सा विचार कर लिया जाना चाहिये।

अभी यह नियम बनाया गया है कि डिपार्टमेंटल केटरिंग को भी डूना है उससे हाकर्स का या बँडम का, जो चीजें भी दी जायें, वे नकद, कैश मेमो काट कर दी जायें, उनको वापिस न लिया जाए। खाने पीने की चीजें अगर बिकती नहीं हैं तो हाकर्स वही चीजें दूसरे दिन बेचा करते हैं। प्राइवेट केटरिंग होता था तो चीजों को जो बिकती नहीं थी, बापिस ले लिया जाता था। जो काम करते

वाले हैं उनके भी भोजन की व्यवस्था ठीक नहीं है और स्नान-पान की सामग्री की दृष्टि से आप देखें, मूल्यों की दृष्टि से आप विचार करें तो आपको पता चलेगा कि यात्रियों के लिए यह डिपार्टमेंटल केटरिंग कोई फायदे की चीज नहीं रही है। जो कमेटी बनी थी, उसने सिफारिश की थी कि दोनों पद्धतियाँ साथ साथ चलनी चाहियें, साइड बाई साइड चलनी चाहियें। मैं नहीं समझता कि साइड बाईसाइड का मतलब यह है कि एक आगरे में और एक टूंडला में चलनी चाहिये। क्या यह संभव नहीं है कि एक ही स्थान पर दोनों प्रकार की व्यवस्थाएँ चलने दी जायें? जहाँ सहुलियतें नहीं हैं वहाँ सरकार स्नान-पान के इतिजाम को अपने हाथ में ले, इसका कोई औचित्य नहीं है। जो घाटा हो रहा है वह जनता से टैक्सों के रूप में वसूल किया जाता है। चीजों के दाम बढ़ गये हैं, सेवा करने की उतनी भावना नहीं है क्योंकि मुनाफा मिलने की उतनी आशा नहीं है और इसके बावजूद जब डिपार्टमेंटल केटरिंग होता है तो उसके लिए फी पाम दिये जाते हैं, दिल्ली आ सकते हैं, यहाँ से सामान ले जा सकते हैं। रेलों को और भी प्रकार से खर्च करने पड़ते हैं, लाइसेंस फी का घाटा होता है, सेल्ज टैक्स नहीं मिलता है। इस सब के बावजूद भी यह व्यवस्था घाटे में चल रही है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि यह घाटे के जो आंकड़े दिये गये हैं, ये सही आंकड़े नहीं हैं। डिपार्टमेंटल केटरिंग के विस्तार की आवश्यकता नहीं है, जहाँ यह चालू है, वहाँ इसको सफल करके आरम्भ दिखाना चाहिये डिपार्टमेंटल केटरिंग से पहले जो पुराने ठूकानदार थे, काम करने वाले थे, वे बेकार हो गये हैं, उनमें से जो छोटे लोग थे, वे भी बेकार हो गये हैं और उनको बसाने की कोई व्यवस्था नहीं की गई है। मैं ऐसे उदाहरण जानता हूँ कि जहाँ पर चार चार स्टेशनों पर एक ही केटरर काम कर रहा है, मगर वे दूसरे लोग थे, जो पुराने लोग थे, वे बेकार बैठे हैं। उनको बसाने की कोई व्यवस्था

नहीं की गई है। मेरा निवेदन है कि डिपार्टमेंटल केटरिंग आज की स्थिति में विस्तार का विषय नहीं होना चाहिये। और जो आंकड़े दिये जाते हैं उनमें दाम बढ़ने से और सरकार को मिलने वाला रुपया न मिलने से जो घाटा होता है, उसका भी विचार होना चाहिये।

उपाध्यक्ष महोदय, इस वाद-विवाद के अन्तर्गत अनेक क्षेत्रीय मांगें रखी गई हैं। मैं अपने क्षेत्र की बात नहीं कहता। किन्तु जम्मू तक रेलवे लाइन का विस्तार होना चाहिये। यह बड़ा आवश्यक है। मैं आशा करता था कि रेल मंत्री जी अपने बजट भाषण में इस सम्बन्ध में कोई घोषणा करेंगे, लेकिन उन्होंने ऐसा नहीं किया है। सुरक्षा की दृष्टि से हम देखें या जम्मू काश्मीर की भावना की दृष्टि से शेष भारत के अधिक निकट लाने की दृष्टि से देखें, यह काम अविलम्ब हाथ में लिया जाना चाहिये। चंडीगढ़ को भी मेन लाइन पर लाने की आवश्यकता है। समाचारपत्रों से ज्ञात होता है कि प्रधान मंत्री जी ने इस सम्बन्ध में कोई आश्वासन दिए हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि स्थिति क्या है। अभी हमारे सुरक्षा मंत्री जी ने घोषणा की थी कि चंडीगढ़ को बड़ा प्रह्ला बनाया जायेगा उस पर्वतीय क्षेत्र में सड़कों का विस्तार करने के लिए। चंडीगढ़ के बढ़ते हुए महत्व को देखते हुए यह आवश्यक है कि चंडीगढ़ को मेन लाइन पर लाया जाये।

उसी तरह से कानपुर और ग्रांसी के बीच जो कौच नामक स्टेशन है और जहाँ से एक इंजन के साथ दो डिब्बे जाते हैं और शाम को वापस आते हैं, उसको भी मेन लाइन पर लाने का प्रश्न विचार किया जाए तो यह कोई बड़े घाटे की चीज नहीं होगी। पहले इसका सर्वे किया भी गया था और इस को कर देने से कोई बहुत लम्बा चक्कर नहीं पड़ेगा। प्रश्न मेन लाइन को कौच में से निकाल दिया जाए तो लाभ वाली चीज होगी। कौच एक बड़ी मंडी है और इससे उस क्षेत्र

[श्री बाजपेयी]

का विकास होगा। वैसे भी बुदेलखंड एक पिछड़ा हुआ इलाका है और कौच को मेन लाइन पर लाकर उसके विकास में आप सहायक हो सकते हैं। मैं चाहता हूँ कि हम और भी माननीय मंत्री जी ध्यान दें।

वेतन आयोग ने जो सिफारिशें की थीं, उन्हें भी पूरी तरह से कार्यान्वित नहीं किया गया है। कुछ श्रेणियाँ ऐसी हैं जिनको असन्तोष है। रेलवे मंत्री जी उनके असन्तोष से परिचित नहीं हैं, ऐसी बात नहीं है। किन्तु उस असन्तोष को दूर करने के लिए कोई मन्त्रिय पग नहीं उठाया गया है। आठ हजार से अधिक स्टेशन मास्टरोँ और सहायक स्टेशन मास्टरोँ ने रेलवे बोर्ड को एक स्मृति-पत्र भेज कर व्यक्तिगत रूप से यह मांग की है कि उन पर जो कार्य-भार है, वह उन्हें मिलने वाले वेतनों से बहुत अधिक है। अगर उन्हें यही वेतन दिया जाता है और यही सुविधाएँ दी जानी हैं, तो वे चाहते हैं कि अच्छा हो उन्हें और कोई काम दे दिया जाए। मैं जानता हूँ कि उनकी मांग को रेलवे मंत्रालय के लिये स्वीकार करना सम्भव नहीं होगा। किन्तु किन परिस्थितियों में वे काम करने हों और कितने असन्तोष पर वे पहुँच गये हैं कि जहाँ नैराश्य और उदासीनता उन्हें इस हद तक जाने के लिये तैयार कर रही है, इसका अनुभव आप इसी से कर सकते हैं। मैं चाहता हूँ कि उनके सम्बन्ध में महानुभूति के साथ विचार करना चाहिये।

अब आप ब्रिटिश काउंसिल बनाने वाले हैं। कर्मचारियों के संगठनों की मान्यता जो वापस ले ली गई है वह मान्यता किसी न किसी रूप में वापस करनी पड़ेगी। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री जी इस पर विचार करें कि क्या पोस्ट एंड टेलीग्राफ की तरह से रेलवे में भी श्रेणियों के अनुसार संगठनों को मान्यता देना क्या अधिक उपयोगी नहीं

होगा? अभी जो भी कर्मचारियों के संगठन होते हैं, ट्रेड यूनियन होती हैं, उनमें वर्कशापों के लोग प्रभुत्व जमा लेते हैं। चूँकि वे संख्या में अधिक होते हैं, इस वास्ते लोकतंत्र में यह स्वाभाविक सी चीज है। मगर उसके कारण और जो श्रेणियाँ हैं, उनके हितों का ठीक तरह से प्रतिनिधित्व नहीं होता। जब हम पुनर्गठन का विचार कर रहे हैं तो इस बात का भी विचार होना चाहिये कि क्या कर्मचारियों को प्रतिनिधित्व देने की पद्धति में हम प्रकार का परिवर्तन किया जाए, अथवा नहीं जिससे कि सभी के हितों की रक्षा हो सके और सभी के हितों को प्रतिनिधित्व मिल सके?

एक आखिरी बात कह कर मैं समाप्त कर दूँगा। कर्मचारियों की शिकायत है कि उन्हें जो सिली सिलार्ड बर्दियाँ दी जाती हैं, वे उनके शरीर के माप के अनुसार ठीक नहीं आती। क्योंकि बर्दियाँ थोक में से लाई जाती हैं और कर्मचारियों का निर्माण थोक में नहीं होता। यह स्वाभाविक ही है कि वे बर्दियाँ उनके शरीर में फिट न आयें। उन बर्दियों को कर्मचारीगण कटवाते हैं, छंटते हैं और अपने शरीर के अनुसार बनवाते हैं। क्या रेल मंत्री जी के लिए यह संभव नहीं है कि वह कर्मचारियों को कीमत दे दें या कपड़ा दे दें और वे अपने आप उनकी मिलवा लें। सिलार्ड वे अपनी तरफ से देने के लिये तैयार हैं। लेकिन उनको सिलार्ड पर खर्च करने के लिए मजबूर किया जाए, यह ठीक नहीं है। वे कहते हैं कि हमको दुबारा सिलार्ड कराने में खर्च करना पड़ता है, इससे अच्छा यही है कि हमें आप कपड़ा दे दिया दीजिये और हम उसको खुद सिलवा लें। मगर आप उनको कपड़ा दें, सिलार्ड के पैसे दें ताकि वे अच्छी बर्दियाँ सिलवा कर चुस्त बन कर रेल मंत्री जब जाते हैं, उनका स्वागत करें न कि किसी ठाली बर्दियों में जिनमें कि वे अच्छे सिलार्ड नहीं बेते हैं। मैं चाहता हूँ कि इस बारे में भी थोड़ा सा विचार होना चाहिये।

**Mr. Deputy-Speaker:** A number of hon. Members are yet to speak. Now, I have to call some Members from the Congress side. Therefore, the Opposition Members should have to wait for a little while—at least an hour and a half.

**श्री बीरबल सिंह (जीनपुर) :** उपाध्यक्ष महोदय, दूसरे माननीय सदस्यों की तरह मैं भी रेल मंत्री महोदय को बधाई देना चाहता हूँ कि रेलवे के उद्योग को, जो कि हमारे देश का सच में बड़ा उद्योग है और जिसमें हमारे देश की माढ़े पन्द्रह अरब पूंजी लगी हुई है और जिससे साढ़े ग्यारह लाख के करीब परिवारों की जीविका चलती है। उन्होंने मुख्यस्थित ढंग से और मुचार्क रूप से चलाया है। पिछले दस वर्षों के अन्दर हमारा यह उद्योग काफी प्रगति कर चुका है। देश में स्वतन्त्रता के बाद रेलों की दशा बड़ी ही जर्जर थी। कई तरह की समस्यायें थी, युद्ध के जमाने में कई वर्षों से एंजिन नहीं आ सकते थे, पुर्जे नहीं आ सकते थे, नई रेलें नहीं लगाई जा सकती थीं, जिससे यह उद्योग बड़ी बुरी दशा में था। एक बहुत बड़ी समस्या पुनर्वास की थी, दूसरे पाकिस्तान के अलग हो जाने से हमारी रेलें बिल्कुल छिन्न भिन्न हो गई थीं। उस वक्त आसाम में सम्बन्ध टूट गया और जम्मू से सम्बन्ध टूट गया। यह सब कार्य हमारे इस विभाग ने बड़े परिश्रम से और बड़ी तत्परता से किया। इस के लिये यह बधाई का पात्र है।

पुनर्वास का कार्य इतना बड़ा था कि पहली पंचवर्षीय योजना में लगभग ५२३ करोड़ ६० अरब रुपया और द्वितीय पंचवर्षीय योजना में ११२१ करोड़ ६० अरब रुपया। लेकिन फिर भी पुनर्वास का काम अभी तक पूरा नहीं हो सका है। इसके अतिरिक्त और भी नई लाइनों का प्रश्न बा। आसाम के साथ हमारा सम्बन्ध जोड़ने के लिये आसाम रेलवे लिंक बनाई गई, जम्मू कश्मीर का जो रास्ता कच्चा हो गया उसके लिये नई रेल लाइन

बनानी पड़ी, कराची का जो बन्दरगाह निकल गया उसकी जगह कांडला बन्दरगाह नया खोलना पड़ा और उसके लिये डीसा कांडला लिंक बनानी पड़ी। इस तरह से नई रेल लाइन भी करीब ३८० मील के बनी। लड़ाई के जमाने में बहुत सी लाइनें उखाड़ दी गई थीं। उनमें से ४३० मील लम्बी लाइनें भी बनाई गईं। लेकिन अब भी कुछ लाइनें ऐसी हैं जो उखाड़ी गई थीं लेकिन अभी तक बन नहीं सकीं। उनमें से एक लाइन उत्तर प्रदेश में अकबरपुर से टाडा को जाती थी। वह लाइन उस समय उखाड़ दी गई थी। गत वर्ष के बजट में मैंने यह देखा था कि कुछ रुपया उसके लिये रक्खा गया था, लेकिन अब तक उसके ऊपर कोई कार्य नहीं हुआ है। इस लाइन को फिर से बनाना चाहिये क्योंकि वह बहुत जरूरी है।

नई रेलवे लाइनें जो बनाई हैं वे ज्यादातर जो इस्पात के नये कारखाने बने हैं वहां पर सामान पहुंचाने के लिये और वहां से सामान भेजने के लिये ही बनी हैं। और भी कुछ लाइनें बनाई गई हैं, जैसे एक खण्डवा हिगोली तक जिसमें उत्तर की छोटी लाइन और दक्षिण की छोटी लाइन का सम्बन्ध स्थापित हो गया है। बड़ी प्रमत्तता की बात है कि उत्तर और दक्षिण की छोटी लाइनों का सम्बन्ध स्थापित हो गया है क्योंकि इससे बहुत आसानी होती है।

हमारे देश में जो लाइनों की विविधता है उससे भी बड़ी दिक्कत होती है। हमारे यहां ० फीट चौड़ी पटरी की लाइनें भी हैं, २ फीट ६ इंच की भी चौड़ी हैं। ३ फीट ६ इंच की हैं, ५ फीट ६ इंच की भी हैं। इस तरह से चार तरह की लाइनें हैं जिनकी बचह से मान बगैर के घान जाने में काफी कठिनाई होती है। अब कम से कम यह होना चाहिये कि जो नई लाइनें बनें वह बड़ी लाइनें ५ फीट ६ इंच की बनें, और धीरे धीरे जो लॉग वा छोटी लाइनें हैं उनको खत्म कर दिया जाय। इस विद्या में कुछ काम हुआ है

[श्री बीरबल सिंह]

घौर करीब ८७ मील लम्बी बारसोई से सिलीगुड़ी तक बनने जा रही है, बैजवाड़ा से मछलीपट्टम तक भी बनने वाली है। यह बड़ी प्रसन्नता की बात है और यह काम भवश्यक होना चाहिये। धीरे धीरे एक ही तरह की लाइनें सारे देश में हो जायें ऐसा प्रयत्न करना चाहिये क्योंकि इससे काफी आसानी होती है। कई तरह की पटरियां होने से इस समय काफी दिक्कत हो रही है। इस तरह के काम जल्दी नहीं हो सकते, लेकिन इस तरफ ध्यान दिया जाना चाहिये कि धीरे धीरे ही सही लेकिन एक तरह की लाइनें कर दी जायें।

जहां तक रेल मार्गों द्वारा परिवहन का और रोड द्वारा परिवहन का सम्बन्ध है, इसमें भी काफी प्रतिस्पर्धा चल रही है। लेकिन वास्तव में इसमें कोई प्रतिस्पर्धा की बात नहीं है। परिवहन का प्रश्न बड़ा जटिल है और रेलों के करने के लिये काफी काम है और रोड के लिये भी काफी काम है। इस सम्बन्ध में जो नियोगी कमेटी बनी थी और जिम्मे अपनी रिपोर्ट दे ही है, उसके अनुसार कार्य होना चाहिये। बड़े बड़े जो माल है वे रेलों द्वारा ही आ जा सकते हैं और छोटे सामान जो हैं वे रोड और मोटर के द्वारा आ जा सकते हैं। लेकिन रोड मार्ग से कुछ आसानी पड़ती है और रोड परिवहन जो बढ़ रहा है, उसका वास्तविक कारण यह है कि उसमें हमको काफी सुविधा प्राप्त होती है। रेलों के जरिये सामान जाने में देरी होती है। ठीक वक्त से सामान नहीं पहुंच पाता है। मोटर परिवहन से घर के दरवाजे पर सामान पहुंच सकता है। इस लिये रेल परिवहन और रोड परिवहन का इतिवेशन होना चाहिये और उसका काम बढ़ाया जाना चाहिये ताकि दोनों के ही लिये काफी काम हो और दोनों का विकास हो सके।

यह कहा गया है कि दूसरी पंचवर्षीय योजना में ११२१ करोड़ ६० खर्च हुआ। इस सम्बन्ध में जो फीजिबल टारगेट था वह पूरा नहीं हुआ। अगर इस को देखा जाय तो यह जरूर है कि कुछ चीजों में टारगेट पूरा हुआ है और कुछ चीजों में कम रहा है। एंजिनों के मामले को लीजिये। हमारा टारगेट २१६१ एंजिन बनाने का था, वह करीब करीब पूरा हो गया है और पूरे एंजिन बने हैं। जहां तक मवारी डब्बों का सवाल है, ८६०० का टारगेट था और ८५०० बने हैं। जहां तक मालगाड़ी के डब्बों का सवाल है, १ लाख ११ हजार का टारगेट था और करीब १ लाख डब्बे आये हैं।

रेल की पटरियों के नवीनीकरण का जहां तक सवाल है, वे बहुत घिस गई थीं और उसमें भी काफी काम करना था। लेकिन द्वितीय पंचवर्षीय योजना में ८००० मील लम्बी लाइनों को रिन्यूअल का कार्यक्रम बनाया गया था। वह भी करीब करीब पूरा हो गया है। ७६०० मील लम्बी लाइनों को रिन्यू किया गया है और ८,२०० मील पटरी के स्लीपरों को भी दुस्त किया गया है। नई लाइनें करीब ८४२ मील लम्बी बनाने का टारगेट था उसमें से ८३३ मील बनी हैं। इसी तरह बिजली से चलने वाली रेलों की लाइनों के निर्माण का प्रश्न था। द्वितीय पंचवर्षीय योजना में १४०० मील लम्बी लाइनों के निर्माण का प्रश्न था, लेकिन उसमें से केवल ५०० मील बनी है। इस सम्बन्ध में कुछ सदस्यों ने यह आपत्ति भी की कि बिजली की लाइनें क्यों बनाई जायें। जिन स्थानों में कोयला काफी तादाद में मिलता है, वहां पर बिजली की लाइनों की कोई आवश्यकता नहीं है और वहां पर बिजली के एंजिन न चलाये जायें। जहां पर कोयला नहीं मिलता है वही पर बिजली की रेलें चलाई जायें और जहां पर कोयला मिलता है वहां पर रेलें कोयले से ही चलनी चाहियें। वास्तव में बिजली की जो लाइन बनी है वह कोई भीक

की चीज नहीं है जहाँ पर ट्रैफिक का जैसा जो घनत्व होता है उस के हिसाब से लाइनें चलाई जाती हैं। जहाँ पर इस्पात के कारखाने हैं और जहाँ पर बहुत सा सामान जाता है वहाँ ट्रैफिक बहुत अधिक है। वहाँ पर यह आवश्यक हो गया है कि बजाय भाप के इंजन के तथा डीजल के बिजली के एंजिन चलें। अगर इस तरह से नहीं किया जायेगा तो डेडलाक पंदा हो जायेगा। इसलिये बिजली की रेलों का चलाना ज्यादा लाभदायक है। इस को सब मानेंगे। रेल मंत्रालय ने १४०० मील लम्बी रेल लाइन बनाने की योजना बनाई थी, लेकिन केवल ५०० मील लम्बी लाइन बन सकी है। हावड़ा से भोगलसराय तक तथा बम्बई और मद्रास के पास, जहाँ पर कि ट्रैफिक का घनत्व अधिक है वहाँ रेलें बिजली से चलाई जा रही हैं। इस और अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है। इस वास्ते द्वितीय पंच वर्षीय योजना में जो धार्य रह गया है, १,००० मील का जो कार्यक्रम रह गया है वह तीसरी योजना में पूरा किया जायेगा। द्वितीय पंच वर्षीय योजना में जो कार्यक्रम रक्खा गया था वह करीब करीब पूरा हो गया है। अब मैं कुछ स्थानीय बातों की तरफ भी रेलवे मंत्रालय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। रेलवे के दो बड़े पुन एक गंगा का पुल मुकामा में और दूसरा गंडक का पुल यह दोनों बन कर तैयार हो गये हैं और तीसरे ब्रह्मपुत्र के पुल का भी निर्माण प्रारम्भ हो गया है और सन् १९६२ तक वह बन जायेगा। मुकामा और गंडक के पुल बन जाने से उत्तर बिहार और उत्तरी और पूर्वी उत्तर प्रदेश के लिये इस से बड़ी सुविधा हो गई है और इस से सामान के पहुंचाने में बहुत सुविधा हुई है।

मुगलसराय का जो यांड़ है जहाँ पर कि हजारों माल के डिब्बे प्रति दिन गुजरते हैं इस पुल के बनने से उस का भी भार कुछ कम हुआ है। लेकिन इसी के साथ साथ गाँधीपुर में अगर एक पुल बना दिया जाये तो रेल की बड़ी और छोटी लाइंस के बीच में सम्बन्ध

स्थापित हो जायेगा और उत्तर प्रदेश के उत्तरी हिस्से में सामान पहुंचाने में आसानी होगी इसलिये यह गाँधीपुर में बनाया जाना बहुत आवश्यक है और रेलवे मंत्रालय को उस पर ध्यान देना चाहिये।

दूसरी चीज जो मैं कहना चाहता हूँ वह यह है कि शाहगंज से मुगराबादशहपुर तक एक रेलवे लाइन बनाना आवश्यक है और वहाँ पर भी यह काम होना चाहिये।

रेलवे ऐमेनेटीज के लिये १५ करोड़ रुपया द्वितीय पंचवर्षीय योजना में रक्खा गया था। ३ करोड़ रुपया साल में खर्च होता है और उस बारे में भी मैं कुछ बातों की तरफ रेलवे मंत्रालय और मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। यह अच्छी बात है कि कम से कम जो बड़े स्टेशन हैं डिस्ट्रिक्ट टाउन्ड के स्थान हैं उन के प्लेटफार्म पर करीब करीब हर एक पर शीड बनाये जा रहे हैं लेकिन दूर्भाग्य से जौनपुर रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म पर अभी तक शीड नहीं बन सका है इसलिये शीड वहाँ पर बनाना चाहिये। वहाँ गरमी में धूप लगती है और वर्षा काल में पानी गिरता है और उम के कारण यात्री लोग गरमी से पीड़ित होते हैं और बारिश में भीगते हैं इसलिये जौनपुर में शीड होना बहुत आवश्यक है।

इसी के साथ साथ मुझे यह कहना है कि एक छोटा स्टेशन खेतसराय का है जहाँ पर समीप ही काफी मेने लगते हैं, काफी वहाँ पर यातायात होता है। वहाँ पर स्टेशन पर केवल एक कमरा है और छोटा सा उस में बरामदा है। वहाँ पर मुसाफिरों के बैठने के वास्ते कोई जगह नहीं है। मेने के बक्ल में तो हजारों आदमी वहाँ पर जाते हैं और जगह का ठीक इंतजाम न होने से यात्रियों को बड़ी कठिनाई होती है और असुविधा का सामना करना होता है। इस सम्बन्ध में मैं ने लिखा भी था और यह कहा गया था कि वहाँ पर एक मुसाफिरखाना बन्द बन जायेगा लेकिन अभी तक वह नहीं

[श्री बीरवल सिंह]

बना है और उस पर ध्यान देने की आवश्यकता है ।

मानी का स्टेशन बनाना चाहिये उन को बलैग स्टेशन बनाने की आवश्यकता है । दूसरे जफराबाद और सुतानपुर की जो रेलवे लाइन है उस में एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के बीच में ११, १२ मील का अन्तर है इसलिये सराहरखू में एक रेलवे स्टेशन बनाना चाहिये । चीन में तीन, तीन और ४, ४ मील पर भी स्टेशन बनाना आवश्यक है और इस दृष्टि में सराय हरखू का स्टेशन बहुत आवश्यक है और उस तरफ भी मैं रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान दिवाना चाहता हूँ ।

दूसरी चीज मुझे यह कहनी है कि रेलों के रवाना होने से पूर्व यह देखा गया करे कि गाड़ी में सफाई का, पानी और बिजली वगैरह का ठीक इंतजाम है कि नहीं और जहरत के अनुसार उम को करवाया जाये । अभी थोड़े दिनों का बात है कि पठानकोट एक्सप्रेस में मैं ने देखा कि जब गाड़ी पठानकोट से रवाना हुई और लखनऊ जब वह पहुंची तो वहां पर डिब्बों में रोशनी का बिल्कुल प्रबन्ध नहीं था । इस और मंत्रालय को देवना चाहिये । सफाई की भी व्यवस्था पूरी तरह संतोषजनक नहीं कही जा सकती । घाना मेरा अनुभव है कि जब मैं तूफान एक्सप्रेस में जा रहा था तो फर्स्ट क्लास के डिब्बे में गाखाना पड़ा हुआ था और मानुस होना था कि कई दिनों से जमा पड़ा हो और वह बदबू कर रहा था और जिस के कारण उम कम्पार्टमेंट में बैठना मुश्किल हो गया था । इसलिये गाड़ी रवाना होने से पहले इन चीजों के बारे में देखा लिया जाना चाहिये और जहरत के मुताबिक उन को दुरुस्त कर दिया जाना चाहिये । कम से कम यह किसी की जिम्मेदारी होनी चाहिये जो कि गाड़ी रवाना होने से पहले वह देख लें कि सफाई वगैरह का इंतजाम ठीक है ।

Shri J. R. Mehta (Jodhpur): Mr. Deputy-Speaker, I wish to be excused if I begin by making a complaint, and it is rather a serious complaint. My complaint is that the railway administration has been cold-shouldering almost all the demands for new railway lines, coming from all quarters.

Mr. Deputy-Speaker: He might move forward if he wants to press them with much force.

Shri J. R. Mehta: That does not depend upon the distance between me and the Railway Ministry. It depends upon the force of conviction.

An hon. Member: If he comes forward he will be more audible.

Shri J. R. Mehta: I will try to speak louder.

I was saying that my complaint is that the railway administration has been cold-shouldering almost all demands from all quarters for new railway lines except, of course, those which are needed for the benefit of heavy industries we are setting up and for the movement of raw materials needed for those industries. Perhaps the House is aware that almost every State is laying stress on its requirements in the direction of new railway lines and almost every hon. Member of this House has some proposal or other to make, and these proposals have been put forward on the floor of the House from time to time. Things have come to such a pass that now probably most of the members do not think it worthwhile repeating those demands except as a vote-catching device.

I know what the reply of the hon. Railway Minister and the railway administration will be on this point. They will say that no one is more interested in having more railway lines than themselves but it is money which makes the mare go. They will say that the money which is being given to them by the Planning Commission is just sufficient to meet the

cost of the railway lines required for development of heavy industry and, therefore, they are helpless. This is, I think, correct to some extent. But with all my goodwill for the Railway Minister and the Railway administration I am not inclined to absolve them from all responsibility in this matter. The hon. Railway Minister is not here, but I think most hon. Members will agree with me that he is a valiant fighter who can manage things his own way and I do not see why if he uses his force and good offices he should not be able to get all the money that he requires from the Planning Commission. On page 14 of his address to this House he has the following observations to make on this point:

"The provision for new lines is being reviewed in consultation with the Planning Commission. I am hopeful that it will be found possible to make a further allocation of funds, to meet the demands for new lines to be constructed on grounds of political, social and economic development in certain areas, more particularly in the South."

14 hrs.

I would only say that the House expects that he will come up to his reputation as a valiant fighter and that in doing so he will have the full support of this House. The issue is plainly one of the potency of the hon. Railway Minister matching

**Mr. Deputy-Speaker:** Not of the potency of his deputies?

**Shri J. K. Mehta:** They are included therein. The singular denotes the plural in this case.

The issue is plainly one of the potency of the hon. Railway Minister matching with the responsiveness or the intransigence, so to say, of the Planning Commission and I hope that the one will prevail over the other.

**Mr. Deputy-Speaker:** If the intransigence of the Planning Commission is matched against the potency of the hon. Railway Minister, we have to see who wins.

**An Hon. Member:** Impotency?

**Shri J. R. Mehta:** I said 'potency' and not 'impotency'.

**Shrimati Illa Palchoudhuri (Nabadwip):** The hon. Minister will win.

**Shri J. R. Mehta:** 'Intransigence' may appear to be a harsh word, but I feel that in denying railway lines to areas which are called backward areas we are doing a great injustice to them. This is neither socialist planning nor is it consistent with our professions of bringing the backward areas in a line with the more advanced areas.

I am aware that road development is going apace and that there is a section of the people who think that this should go a long way to make up for the opening of new lines in areas where they are demanded. I think this is not altogether a correct impression. So far as passenger traffic is concerned, this may be true to some extent, but this is not true so far as goods traffic is concerned, particularly in the case of goods which are considered essential commodities or which are heavy goods and which the railways at present carry at an unremunerative rate as the hon. Railway Minister himself pointed out in his speech. Road transport can never be expected to take up that traffic. After all, we must remember that most of the backward areas are only those which do not have railway within their easy reach. So that should enable us to see things in their proper perspective.

Let us see what the rate of development of railway lines has been during the Second Five-Year Plan and what it is going to be during the Third Five-Year Plan. As will appear

[Shri J. R. Mehta]

from the hon. Minister's speech, we constructed 800 miles of new railway lines during the Second Plan and our target for the Third Five-Year Plan is 1200 miles. I need hardly recall, as I have already pointed out, that whatever we constructed during the Second Five-Year Plan period was for the benefit of new heavy industries which we are setting up. And presumably what we have planned for the Third Five-Year Plan will also be just sufficient for that purpose. So looking to the needs of the country the provision which has been made looks to me to be very meagre.

I am not sure of the figure but my impression is that even during the pre-war days our programme of construction of new lines was never less than 400 or 500 miles and I do not see why when we are developing the country at such a rapid pace we should lag behind even the pre-war standard. If we take into account the demands all the States, I am sure it will mount up to a very high mileage. Speaking for Rajasthan alone, I could say that it would be able to absorb a thousand or more miles of new railway lines.

I will be excused if I just draw the attention of the Railway Board to the recent crisis in the movement of coal. I should think that we should take a lesson from that. The hon. Prime Minister's remark during the course of his reply to the debate on the President's Address showed that our planning is lagging behind our development. I think it will be worth while reviewing the position so far as the railways are concerned.

In view of all that I have said I would earnestly suggest to the railway administration that they consider the feasibility and advisability of formulating a master plan for the railways tabulating the reasonable demands of the entire country and giving a rough approximation of the financial resources that will be required. I am sure the task will be of an immense

magnitude, but I am also sure that the very magnitude of the task will probably inspire us to greater effort in this direction.

In this connection there is one observation which I have to make. I find that we are spending much more on track renewal and replacement than on constructing new railway lines. The figures which are very interesting show that during the Second Plan for track renewals our original provision was Rs. 100 crores and we actually spent Rs. 200 crores. As against this our total expenditure on construction of new railway lines was Rs. 80 crores and we constructed new railway lines over 800 miles. In the Third Plan we have provided for Rs. 170 crores for renewals and replacements. If our experience is any guide, probably the actual expenditure will be almost double this. So far as construction of new railway lines is concerned, in the Third Plan we have provided for Rs. 120 crores only. So the question is whether it is not possible to reverse this process and provide for more money for the construction of new railway lines rather than for replacements. If my information is correct, we are renewing our track on a rigid formula. I would suggest it for the consideration of the railway administration whether it is not possible to do it on a selective basis. After all, we must remember that even our discarded wagon we are pressing back into service. The same reasons which have prompted us to do this should also prompt us to proceed with our track renewals on a selective basis. Even about the human material which we are using, as the House is aware, we are not always very rigid. Sometimes we re-employ people who have been superannuated. So I would suggest that this suggestion should be considered, the position should be reviewed and, if possible, some of the provision for track renewals should be diverted for constructing new lines. Of course, this is only a palliative. The suggestion which I have made is not

a perfect and a complete solution, which is that we must look forward to getting from the Planning Commission substantial moneys for construction of more and more new railway lines.

**Mr. Deputy Speaker:** Shri Ajit Singh Sarhadi,

**Shri V. Eacharan (Palghat):** This side also.

**Mr. Deputy-Speaker:** There are no sides that I am looking to. The hon. Member should realise that it is the parties that give the names. Therefore, hon. Membes should consult their own whips first and then complain against me.

**Shri Ajit Singh Sarhadi (Ludhiana):** Sir, the Railway Minister has done well to give us a correct picture of the railway system both in regard to its achievements as well as its shortfalls and failures. There are certainly some features in the railway budget that are creditable indeed and others where one is disappointed. But the overall picture is certainly encouraging, for which the Railway Administration Reserve congratulation.

Railways have a very important role to play in the developing economy of the country, and I feel that they have stood well the strain and stress in our planned economy for the last ten years. But at the same time I would certainly support the hon. speaker who preceded me that the Railway Administration, and particularly the Railway Ministry, have to see that there should be an overall development of the country and attention should not be wholly diverted to one sector, the heavy industrial sector, on which it has been centered in the last two plans.

While dealing with this point I admit that there has been an operational efficiency, or rather improvement, in the passenger train service, both in the matter of relief of overcrowding as well as in the matter of punctuality.

But I would ask the hon. Minister of Railways: what are the methods and manner of fixing up the augmentation of the extra passenger services? I find that during the last five years all the augmentation has taken place in the south. We have got certain figures, overall figures, to show that there has been improvement in overcrowding on the broad-gauge line and that the extent of overcrowding has gone down from 16 per cent to 13 per cent. That is creditable. Unfortunately we have not got the break-up of the different Railways, particularly the Northern Railways. If I recollect rightly, three years back when a break-up was given we were told that the extent of overcrowding on the Northern Railway was 21 per cent. Now, I would submit that when the augmentation of passenger services has taken place, it should have been there where the overcrowding had been greater. And I submit that the overcrowding has been the maximum in the Northern Railway, though we have not got the break-up here. But despite the fact that there is so much overcrowding there has been no augmentation of passenger train services except for one Janata and one duplicate mail that have been introduced. This was a complaint I made last year also, and I repeat it with greater emphasis, that there should be fixation of priorities in the matter of elimination of overcrowding and lowering of its percentages for each zone. I support Shri Asoka Mehta when he said that about each zone the Railway Board should give us the figures of overcrowding, so that we might be able to judge and assess the position. I have occasion to travel very often in the north, and I feel that overcrowding is far above 21 per cent even in Northern Railway north of Delhi. This is my grouse and complaint and my request is that this point should be looked into and the passenger train services should be augmented.

Here I may submit that it would be appreciated that Punjab caters not only to the Punjab State alone but it is also a part of the system in the

[Shri Ajit Singh Sarhadi]

north and caters to Himachal Pradesh as well as Kashmir and Jammu, a vast population of 2 crores and 20 lakhs and an area much vaster. Therefore, attention has got to be paid to this matter.

My second point is about the goods services. Here I do congratulate the Railway Ministry that there has been a steady improvement in regard to the goods train operation also. But it will be seen that so far as the speed is concerned it has come down to some extent. Of course it is a fact the quick goods services like the crack goods trains have been introduced and they have also introduced express trains for goods. Despite this, what we find in the figures is that whereas in 1950-51 the average speed was 10·8 miles per hour and similarly in 1951-52 it was 10·7 miles per hour, at present it is only 10 miles per hour in 1959-60 and it was 9·48 miles per hour in 1958-59. So if we compare the figures of miles per hour we will find that we are below the 1950-51 and the 1951-52 level. Of course it has been said in regard to goods traffic. It is admitted that they have been able to lift a very much lower load than what was expected otherwise. These figures I have submitted are despite the fact that the crack goods trains have been introduced and the scope of the express trains for goods has also been extended. Yet it has come low.

Therefore, to say that the fall in the load on the goods trains has been only due to the breaches and the floods, I believe, is not a correct assessment of the situation. The fact is that you have not been able to compete with the road transport. I am surprised to see that the hon. Minister has not given us any inkling or any information about the door-to-door delivery system which had been once introduced. To say that we should have integration, co-ordination and all that is all good. But I would submit that whatever the alternative selected be, I quite see that free competition would

not be fair and useful inasmuch as we have to utilise every source and the Railways too have to be given an opportunity that every source should be fully utilised. But where I eliminate the policy of full and free competition, to that extent I would also eliminate integration and control by the Railways or anybody of the transport system. We have to see in the coming transport system that the small operator in the transport system does exist, that he has got an opportunity to work and labour. And when we are having an emphasis on the co-operative system and systems of that kind, we have to keep in view the interests of the small operators. Therefore, no question of integration also comes.

Of the three alternatives, namely, whether there should be full and free competition, whether there should be total integration or whether there should be co-ordination and regulation, the only alternative is that there should be proper and regulated co-ordination between the two services keeping in view the fact that the competition must be maintained. As the hon. the Deputy Minister would be I knowing very well, in the United Kingdom many railway lines have been eliminated to keep up competition, healthy competition, not unhealthy competition.

I need not discuss the Negy Committee report. We have got only the preliminary report. But I hope that the interests of the small operators will be kept in view.

Coming to my third point to which I have made reference at the outset, we have to have an overall development.

In this connection, I submit that the Punjab plays a very important role inasmuch as it caters to the entire north, Jammu and Kashmir on the one side and Himachal Pradesh on the other. The population is 2 crores and

20 lakhs. When we see the overall picture of railway lines in the country per million of the population,—of course, I concede that in India it is 100 miles or 120 miles per million as compared with 150 in the U.K. or 2,000 in the U.S.A.—whatever the mileage, in fixing new lines, we have to keep in view not only the needs of heavy industries, but other interests also. It is not that we have not made proposals. In the case of the Punjab, we have been pressing for a long time and the Punjab Government has made representation for 17 lines, to which reference has been made yesterday by one other hon. Member from the Punjab. But, no attention has been paid during all these 10 years of planned economy that we have had. Not one line except the 44 miles Mukherian to Pathankot line has been laid. That was for the purpose of serving Jammu and Kashmir. The line which we are asking for and on which the future economy of Punjab depends is the line which connects Jagadri with Ludhiana. This is an area which has got the largest concentration of small-scale industries. Punjab, unfortunately, has got no heavy industries at all except one which is recently growing, the Nangal Fertiliser factory. In order to give in this area easy facilities for the ancillary industries to send their products to the larger industries, it is necessary that attention should be given to this from the economic point of view and also from the social and political points of view. I concede that it has been stated by the hon. Minister that we have to take into consideration certain basic factors. This is one of the basic factors that the economic development of a certain State should be kept in view, particularly when it lacks development in the matter of heavy industries. I strongly and strenuously press for this line. I am glad that the Ministry is taking into consideration the question of having a line at least from Chandigarh to Ludhiana, a distance of 55 miles. Here, I would draw the attention of the hon. Minister to one thing. This line which they are taking, 55 miles, runs just alongside the road. Whatever it may

be certainly the use is there. But, there is one consideration. If it is diverted a few miles, 6 or 7 miles, and taken through the very important place of pilgrimage, Chamkaur Saheb, commercially, it would be beneficial. I believe, the present line has certainly got no important railway bridge. But, a little diversion would bring in one bridge. But, this would connect this very important religious place Chamkaur Saheb and it would give a very good revenue to the Railway Ministry. Then, there will not be the complaint that it is not an earning line. I stress the importance of this line from the economic, social and political points of view and from the point of view of the Punjab and Chandigarh. I very much plead for the diversion of the line by seven miles through Chamkaur Saheb when the line is constructed.

My next point is one to which the hon. Minister had made reference in his speech, that so far as coal for brick burning is concerned, it is given a low priority in the matter of movement purposes. There, I have got a complaint. It was stated by the hon. Minister in his reply in the Rajya Sabha that Mogulsara is the bottle-neck, that we are only able to clear 1800 or 1900 wagons from that place, and that is our difficulty. From that place, we are catering to all the three or four States: U. P., Delhi, Punjab. I quite see the difficulty. But, I submit, while distributing these wagons, why is Delhi having the maximum of 150 wagons whereas with regard to population figures, and other necessities, it is entitled to less than 100. Punjab is being deprived to that extent. Chandigarh is a growing town. It is the new capital of truncated Punjab which has got to develop, to which the Centre is giving help and for which the Centre should give further help. The development and growth of Chandigarh has slowed down because of the absence of bricks. The absence of bricks is due to absence of coal. Even out of 1800 or 1900

[Shri Ajit Singh Sarhadi]

wagons that are being cleared from Mogulsari, why is Punjab given less than its entitlement and why is Delhi given more, where still you can get as many bricks as you require for house construction?

**An Hon. Member:** It is the capital of India.

**Shri Ajit Singh Sarhadi:** Certainly the capital of a State should have equal priority. I will ask the hon. Deputy Minister to see why Punjab is given less. Even the Finance Minister, the other day, in his speech said that house building has to be given some encouragement. Holiday has been given in the matter of taxation so far as house building is concerned. I would strongly stress that the hon. Minister should look into this aspect and see that the Punjab should not be given stepmotherly treatment in the matter of supply of coal when not only on it depends the growth and development of Chandigarh the capital, but also the small-scale industries which are coming up and which are slowed down because of absence of coal.

My last point pertains to amenities. Of course, I admit that the Railway Convention Committee has recommended a sum of Rs. 3 crores per year. I am surprised to see that whereas we have reached a gross revenue of Rs. 489 crores, an increase of 42 per cent and whereas the coaches and wagons have increased to the extent of 62 per cent, the amenities alone remain absolutely stable at Rs. 3 crores during the Second Plan and also in the Third Plan. With the increase in gross revenue, it should not be an amount permanently fixed at Rs. 3 crores, but a certain percentage. In its wisdom, why the Railway Convention Committee reached this conclusion, is beyond my comprehension. Certainly, I expected that the amenities should be increased especially for the reason that all the burden is on the present

rolling stock. As the hon. Member Shri Frank Anthony has put it convincingly, the figures which show the frequent failings of the engines, establishes the heavy stress and strain thereon and for that reason, the rolling stock has very much deteriorated. I can say about the train, the Kalka Mail in which I travel often to this place. If the hon. Deputy Minister would see the coaches in that train, he will appreciate how old the coaches are. I can see that in a developing economy, we have got to use the rolling stock capacity to the maximum extent. Naturally, if my car is old, its maintenance expenditure would be high and accordingly the amenities that would be necessary should also be more. I would stress the point that the hon. Minister will take this into consideration.

I also strongly plead for a line beyond Pathankot to Jammu and Srinagar.

**Mr. Deputy-Speaker:** Shri K. N. Pande absent. If Members whose names are sent by their parties are not present, they will lose their chance. Shri V. Eacharan.

**Shri V. Eacharan:** Mr. Deputy-Speaker, I congratulate the hon. Minister for the efficiency and the improvement effected in the Railway administration during the last two or three years. This is the largest national industrial undertaking with about 11 and odd lakh employees. So, there is likely to be some shortfall here and there. On the whole, the Railways are doing well. In the report, it is stated that operational efficiency has increased and the number of accidents has been reduced. Another encouraging point is that the Railways were able to cope with the increased production in the Second Plan, to some extent, in full and passenger traffic also has been met up to necessity.

After meeting the increased expenditure of the railways, the Minister says that Rs. 20.12 crores have been set apart for development. In the

same way, the Second Plan allotment has also been spent up to 77 per cent up to the end of the fourth year. We can hope that the remaining allotment also will be spent without any lapse.

It is true that overcrowding has been reduced and third class travelling has also been made more comfortable by provision of sleeping accommodation and additional coaches. In this respect I have to make a submission. In the country, 190 new trains have been introduced, and the long distance covered by some other trains also been extended, but this has not benefited some sections of the Southern Railway, especially the west coast in Kerala State. The difficulties in respect of the passengers and traffic there have not eased during the last 15 years. The passenger problem is very difficult. People are overcrowding, and travelling on foot boards; accidents also take place. I therefore request the Railway Minister to give special consideration to this problem, and introduce convenient trains in that area.

Some ten or fifteen years ago, there used to be some suburban trains between Calicut and Tirur, and between Palghat and Coimbatore but they have not been restored so far. When we represented the matter to the Railway Board, they informed us that the rolling stock position was not satisfactory, and so they were not able to re-introduce these trains. But now that the position in this respect has improved, this matter should be considered and these trains restored. This should be done particularly in areas where no parallel bus routes are available to the travelling public. In such cases there will be no question of competition from the bus services. Particularly, if the Palghat-Coimbatore line is restored, there will be a lot of revenue on the passenger side.

Sleeping accommodation has been provided in the Mangalore Mail, but only for people travelling over 750 kilometers. The train covers only a distance of 899 kilometers, and fur-

ther it starts at 6 P.M. from Madras. So, the distance for sleeping accommodation should be reduced to 500 kilometers, so that a larger number of passengers can make use of this amenity.

This facility has not been extended to the Cochin Express which also carries a large number of long-distance passengers from Calcutta, Delhi and Bombay. There is only one through compartment attached to the Cochin Express. So, passengers find it difficult to get accommodation in this train.

In the Third Plan Rs. 120 crores have been provided to construct new lines. Out of this, nothing has been provided for the South. The hon. Minister, in his speech, has pointed out that something is expected from the Planning Commission out, of which a portion would be available for the South also. When these new lines are taken up, industrial production alone may not be the criterion to decide them. Other factors also should be taken into consideration. Many speakers from the South have already pointed out the necessity of having at least some lines in the South. In my State of Kerala, which has an area of 14,937 square miles, there are only 316 miles of broad gauge and 227 miles of metre gauge railway lines. This is quite inadequate to meet the growing demands. Large numbers of people are going outside for job etc. and this also adds to the problem of traffic.

A number of new lines had also been proposed by the Kerala Government. The most important of them is the Trivandrum-Kanya Kumari line. It seems to be under consideration. My hon. friend, Shri Ganapathy, pointed out that the Madras Government had demanded the Tinnevely-Kanya Kumari line. If these two lines are taken up, it will help Kerala and Madras States to some extent.

Another important line which I want is the Trichur-Kollengode line. This

[Shri V. Eacharan]

connects the metre gauge system with Cochin harbour. This was surveyed four times, but no action has been taken. This will connect the most important business centres of the South like Pollachi, Dindigul and Madura with Cochin harbour. The distance is only 42 miles. According to present calculations, the expenditure per mile of broad gauge construction is Rs. 10 lakhs. This will mean an expenditure of Rs. 4.2 crores for broad gauge and Rs. 2.5 crores for meter gauge. This is not a big amount the improvements and advantages to the public in that area.

The other line which is very important is Trichur-Guruvayur. There is a famous temple at Guruvayur and lots of people go there for worship. At present only bus conveyance is available to that place, which is not adequate.

Another important line in Malabar is the Tellicherry-Mysore line. This line has been already surveyed. This will benefit to a large extent a portion of Malabar, the coffee-growing area, and the backward area of Mysore called Malnad.

These things may be taken into consideration. If it is not possible to include them in this Plan, at least in the next Plan they may be included, and some benefits given to these backward areas.

I have to express my gratitude to the Railway Ministry for the improvements which they have effected and propose to effect at Olavakot. This division has become an important centre now and requires amenities. There was a proposal for a two-storey building with sufficient accommodation for all the offices for the divisional headquarters, but I am told that the plan has now been revised, and they are going to have only a single-storey building. This may not be sufficient for housing all the offices, as, especially in the rainy season, the verandah and other places outside cannot be used for office purposes. A

hospital with 60 beds and a railway institute have also been proposed there, which are welcome. The other suggestion for an overbridge at Parli, three miles from Olavakot, is also welcome as this has been overdue.

I have an important suggestion to make in regard to the remodelling of Palghat station. The hon. Deputy Minister was good enough to inform me that a provision of Rs. 1,20,000 has been made to construct the station, and that work will be taken up this year itself but nothing has been done so far. The work has not started. I request the hon. Minister to look into this, and expedite it.

There are a number of stations in the west coast which require passenger amenities such as waiting rooms. I am glad that provision has been made to construct a retiring room at Calicut, and construct a waiting hall with modern amenities. But this may not be sufficient to meet the needs of that area. A lot of fish is transported from that station. Some goods shed has to be provided for the purpose.

Another important station which requires these facilities is Kuttippuram, which is the mail halting station, where a large number of people get down for going to the Guruvayur temple. Large numbers of children and ladies have to stay for a number of hours in that station where there is no proper waiting hall, nor a light refreshment room. These things may be attended to.

Retiring room facilities are required at Olavakot. Provision was made last year for it but I find no mention of it in the Budget. I do not know whether it will be taken up. This is a very essential thing.

Malampuzha which is fast becoming a tourist centre is only three or four miles from Olavakot Junction. A lot of people from Coimbatore go there to spend their week-end holidays, but

they find it difficult to get accommodation. People going on official visits also find it difficult to get accommodation there. Olavakot has not developed sufficient lodging facilities. So, it is necessary to provide some accommodation for them.

I would request the engineering department of the railways to make some effort to take the Mangalore Mail and Cochin Express to Palghat station.

This is only a distance of three miles from Olavakot, and the area has also got a broad gauge line. With a little effort on the part of the Engineering Department, I think it is possible to have it. Formerly, this was the case with Coimbatore also. Both these trains used to go to Coimbatore, and then go back to Podanur and then proceed further. This way also, it can be done. If a little more attention is paid, then this is possible.

Now, I come to catering. The Catering Department is doing well. Of course, there may be some shortcomings, and some dissatisfaction about the service and so on, but, on the whole, it is doing well, and the present quality and standard of the meal should be retained, and the service should be improved. The Catering Department on the Southern Railway was running on a loss, but with the special efforts and the earnest and sincere attempts of the special officer Shri Padmanabha Menon and others, the loss has been reduced to some extent. This has to be appreciated.

The number of non-vegetarian inspectors in the Southern Railway Catering Department is very few. A large number of non-vegetarian establishments are inspected by the vegetarian departmental inspectors who do not touch or who do not take non-vegetarian stuff. How can they control the quality of the non-vegetarian meal in these circumstances? This also has to be looked into.

The next point which I have to place before the House is regarding the recruitment of class IV staff in

the Olavakkot division. At present, a number of people are recruited, but proper attention is not being paid to the rules regarding reservation. They are recruiting casual labourers from among these people, after a few months, they are taken into permanent vacancies, proper attention is not being paid in the matter of taking in Scheduled Castes and Scheduled Tribes people. This is very alarming. I would request that some attention should be paid, and necessary steps should be taken to increase the intake of Scheduled Castes and Scheduled Tribes candidates.

My last point is about the Reservation Office at Madras. This is full of confusion. The messages for reservation that we send through the railways from other stations and direct; would not be traceable there. If we go there and ask, they will say that they have not received the message. If we make a complaint, after a few months, we shall get a reply to the effect that the message was received, but we do not know what has happened to that. This confusion is still going on. Something should be done in this connection, and steps should be taken to set right these things.

**Mr. Deputy-Speaker:** The hon. Member has poured out so much of material that might have been said in half an hour.

**Shri Liladhar Kotoki (Nowgong):** I congratulate the Railway Minister for the Budget that he has presented to the House, and the speech that he has made in connection therewith. The budget shows a net surplus of Rs. 8.64 crores; it would have been Rs. 4 crores more but for the enhanced rate of dividend to the general revenues as recommended by the Railway Convention Committee of 1960. I congratulate also the Railway Ministry and the Railway Board on their success in implementing the Second Five Year Plan. They are utilising the entire allocation of Rs. 1221.25 crores. They have contributed an amount to the tune of Rs. 490 crores from their own

[Shri Liladhar Kotoki]

revenues for the Plan, besides paying Rs. 244.65 crores to the general revenues. This is indeed very credit-worthy of the Railways.

But what I attach more importance to is the fact that they have saved foreign exchange to the tune of Rs. 93 crores, and they are proposing an expenditure of only Rs. 185 crores in foreign exchange during the Third Plan period in which the total allocation for Railways will be of the order of Rs. 1255 crores as tentatively proposed. But I am sure that efficiency in indigenous manufacturing is so much increasing that they will reduce the actual expenditure in regard to foreign exchange during the Third Plan as well.

So far as the Third Five Year Plan is concerned, I must submit that the allocation that has been proposed is rather too small. We have already seen the demand from the various corners of our country for more and more new lines, and the Railway Minister himself has admitted that there is actually a genuine demand, more particularly, from the backward areas, and he is willing to have more new lines provided the Planning Commission makes increased allocations. I plead with the Railway Minister to the Planning Commission for enhancing the allocation for the Railways during the Third Plan to at least Rs. 1500 crores, and I hope that the entire House will agree with me in pressing this demand before the Planning Commission.

The Railways have made considerable expansion during the Second Plan, and this can be gauged from the fact that the capital-at-charge which was Rs. 969 crores at the end of the First Plan has increased to Rs. 1359 crores by the end of the Second Plan, which means an increase of Rs. 500 crores i.e. an increase of 60 per cent.

I shall now come to some highlights of the Second Plan, which have great significance for the development of our country. The first is the open-

ing of the new 187 miles metre gauge line from Khandwa to Hingoli, which has bridged the missing link between the northern and the southern metre gauge railway systems. I only hope that this process will be continued, and the missing links which exist whether in the broad gauge or in the metre gauge system all over the country would be bridged, during the Third Plan.

I welcome the construction of the Ganga and the Brahmaputra bridges. The Ganga Bridge has already been opened, and the Brahmaputra Bridge is expected to be opened during the course of the next year. The Brahmaputra bridge will solve the chronic bottle-neck of transport between Assam and the rest of India. I voice the gratitude of the entire people of Assam and of the Eastern Region to the Railway Administration for giving us this bridge.

I also welcome the construction of the broad gauge line from Barauni to Siliguri. A survey has already been undertaken to extend the line from Siliguri to Bhubri via Jalpaiguri, Domoohani and Cooch-Behar. This will not only develop this area, when the line is constructed, but this will also serve as a much needed alternative to the Assam Rail link. I also hope that this line will be soon extended to Amingaon and thence to Tinsukia, thereby facilitating the development of this erstwhile neglected area.

I am also grateful to the Railway Administration for constructing recently the line from Rangapura to North Lakhimpur. Two years back, when we pressed this demand, the Railways did not make any survey. But I am very glad to find that they are going to complete this line by next year. The speed and efficiency with which they are constructing this line over very difficult terrain is indeed magnificent.

I shall now make a few suggestions for the consideration of the Railway Minister and the Railway Administration.

The first one is that a line should be constructed from Pandu to Goalpara and Garo Hills. I am glad that they have taken up the survey. I would press for expediting the survey as well as construction and completion of the line during the course of the Third Five Year Plan. This line, when constructed, will facilitate the exploitation of the very rich coal mines of the Garo Hills. The coal reserves in Garo Hills, in Siju and Darangiri areas, are to the tune of 1,076 million tons. The annual capacity is 3 lakh tons. This coal is of very high grade and the Railways themselves will be benefited if they use it, when they are complaining that they are getting very inferior coal for their use.

Garo Hills also abound in limestone. If a cement factory is established there, the annual production is estimated at 1,65,000 tons. Again, these Hills abound in bamboo and timber and there is a good prospect of a very big paper mill there. Therefore, when this line is constructed, it will not only develop this backward hilly tract but will also add to the overall economic wealth of the country and will be eventually profitable to the Railways themselves. I earnestly urge upon the Railway Minister to expedite the construction of this line.

My next suggestion is that two other lines are necessary and very urgent. The first one is to connect Imphal with Manipur Road via Kohima and also with Silchar. This line, when constructed, will develop both the Naga Hills Tuensang Area and Manipur. At present, there is only one road to Kohima and Imphal, and there is another road under construction between Imphal and Silchar. Except that, there is no means of transport to Manipur and the Naga Hills. I trust the Railway Administration will give importance to this suggestion.

The second line I want to suggest is to connect Dharamnagar with Agartala in Tripura. Tripura suffers from the same difficulties as Manipur,

but its difficulties have been increased after Partition and there is no outlet from Agartala to the rest of India. Although there is a road which was recently constructed, it is not good enough and is not sufficient to meet the demands of the Tripura State. I plead with the Railway Administration that this line also would be taken up urgently.

The Hill Section from Lumding to Badarpur requires urgent attention. The line capacity should be increased because this is the only line to Cachar which also serves people of Mizo Hill's and Tripura State. I am glad that some improvement was made by establishing four crossing stations, but much more is needed to improve the capacity of this railway line. There are only two trains which are now running. The number of trains should be increased, for passengers as well as goods.

Sir, you will be surprised to know that except Gauhati, none of the district or sub-divisional headquarter towns in Assam is connected by the main line of the N.F. Railway. Dhubri, Barpeta, Nowgong, Golaghat, Jorhat, Sibsagar, Dibrugarh, Silchar and Karimganj—none of these towns are on the main line. I need not elaborate how important it is to connect these headquarter towns with the main line. I hope necessary steps will be taken in due course so as to put these towns on the main line.

When our policy is to have nationalised railway transport in the country, I am sorry to find that there are two private companies which are running two branch lines under the N.F. Railway. These two lines are Chaparmukh-Silghat and Katakhal-Lalaghat. When we pressed for the taking over of these lines by Government, it was said that they would not like to invest a huge amount in purchasing these lines at this time. But under the agreement, Government will have the option to purchase them only at the expiry of every ten years. The agreement regarding the Katakhal-Lalaghat line will expire on the 31st March

[Shri Liladhar Kotoki]

1964 and that concerning the Chaparmukh-Silghat line will terminate on the 31st March 1968. I would plead with the Railway Administration that these two lines should be taken over when the present terms expire so that the entire railway system becomes uniform and improvements pending on these lines for a long time would be facilitated.

Now, I have to refer to the difficulties about wagons for civil supplies to Assam. Since last November, there has been an acute shortage of wagons for transporting sugar, pulses, salt etc. which are all imported into Assam from outside, particularly Bihar and U.P. A restriction was imposed on wagons for civil supplies and prices rose exorbitantly. I do not know what is the position now, but these difficulties arise very often. I hope that the Railway Administration will take adequate measures to ensure that the requisite number of wagons for moving these essential supplies are made available whenever demands are made.

Coming to amenities for passengers, on the N.F. Railway a great deal needs to be done. I would particularly draw the attention of the Railway Administration to the question of overcrowding between Barauni, Katihar and Amingaon. The problem of overcrowding becomes very grave especially during the working season. Most of the labour force for development works including railway works are recruited in Bihar and they have to entrain at Barauni and Katihar. The few trains that are there on this line are very much hard-pressed during the working season on account of movement of the labour force. I would suggest that the number of ordinary trains should be increased and during the working season, special trains should be run to cope with the movement of the labour force.

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

**Shri Liladhar Kotoki:** One important point and I will conclude.

**Mr. Deputy-Speaker:** The important point is to be taken up last?

**Shri Liladhar Kotoki:** So that it will be remembered.

**Mr. Deputy-Speaker:** It would not be the last for the Minister; it might be the last for the hon. Member.

**Shri Liladhar Kotoki:** I will take only one minute.

This is regarding the activities of the Naga hostiles on running trains between Lumding, Mariani and Tinsukia. This has been happening for the last few years. Passengers and also railway staff are subjected to inconvenience and also injury when running trains are stopped en route, and fired upon and looted. Recently, they extended their operation to the Hills Section. Only on 25th February last, the Down Train No. 254 from Lumding which was bound for Badarpur was stopped by the hostiles between Langting and Mupa and fired at; and one fireman was injured. My suggestion is that the Railways should take up this matter with the military and civil authorities and see that the safety of the passengers and the railway staff is ensured and the regular running of trains kept up.

15.00 hrs.

**श्री प्र० ना० सिंह (बन्नीली) :** समापति महोदय, १९६१-६२ के रेलवे बजट पर बाद-विवाद के अवसर पर इस बात को तो सभी तसलीम करते हैं कि जहाँ तक आत्म-निर्भरता का प्रश्न है, भारतीय रेलों ने काफी प्रगति की है। वे काफी हद तक आत्म-निर्भर हो गई हैं। लेकिन उसी के साथ साथ हमारी विकासवादी प्रश्न-व्यवस्था के अनुरूप जिस हद तक प्रगति होनी चाहिये थी, उस हद तक नहीं हो पाई है। दूसरी पंचवर्षीय योजना के जो टारगेट्स थे, वे अभी तक पूरे नहीं हो पाये हैं। माननीय रेल

मंत्री ने अपने भाषण में जो कुछ कहा उस से भी ऐसा लगता है कि कई टारगेट्स के मामले में कमी रहेगी . . . . .

श्री अय्याल सिंह (रांची-पश्चिम-रक्षित अनुसूचित धादिम जातियाँ) : हिन्दी में बोलने से क्या फायदा, डिप्टी मिनिस्टर साहब हिन्दी नहीं समझते हैं ।

श्री प्र० ना० सिंह : यह भेरा त । डिप्टी मिनिस्टर साहब दोनों का दुर्भाग्य है । मैं तो चाहता हूँ कि सभी इस भाषा में बोलें और इस को समझें ।

The Deputy Minister of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): Shri Hem Raj is translating for me. He is here for that.

15.02 hrs.

[SHRI MULCHAND DUBE in the Chair]

श्री प्र० ना० सिंह : मैं यह कब कह रहा था कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में जो काम पूरे हो जाने चाहिये थे, वे पूरे नहीं हो पाये हैं । चाहे वह इलेक्ट्रिकेशन का सवाल हो, चाहे बैंगज के निर्माण का सवाल हो और फिर चाहे रेलवे ट्रेक्स के रिन्यूल्ज का प्रश्न हो ।

इस के साथ साथ जो विकासवादी ग्रंथ व्यवस्था है, उस के अनुसार जितना रेल का विकास होना चाहिये था, जितना बढ़ावा होना चाहिये था वह नहीं हुआ और उस में भी कमी ही रह जायेगी । इसी बात को इसी से अनुभव किया जा सकता है कि इस समय सारे देश में कोल का अभाव है और कई सुबों में तो उद्योगों के बन्द होने तक कामचाल उपस्थित हो गया है । उत्तर प्रदेश में, गुजरात में तथा दूसरे कुछ सुबों में उद्योगों के बन्द होने की हालत पैदा हो गई है और यह स्थिति कोल न मिलने का कारण ही पैदा हुई है । हमारे उत्तर प्रदेश में तो यह हालत है कि कई शहरों में कोल-रायट्स को स्थिति पैदा हो गई है । रेलवे विभाग कहता

है कि जितने टारगेट्स हम ने रखे थे, कोल के सम्बन्ध में, उतना कोल हमने रेलों के जरिये पहुंचा दिया है । लेकिन एन० सी० डी० सी० के लोग कहते हैं, कि कारपोरेशन के लोग कहते हैं कि जितने बैंगज की उन को आवश्यकता थी और जितने बैंगज की उन्होंने मांग की थी, उतनों की पूर्ति नहीं की गई है । उन की तरफ से कहा गया है कि १९६० में २ लाख २३ हजार २०० बैंगज की मांग की गई थी । और केवल १ लाख ४५ हजार ५०० बैंगज ही उन को दिये गये । इस का मतलब यह हुआ कि ७७,७०० बैंगज की कमी रही । उन की तरफ से कुछ प्रखबार वालों को भी जहाँ पर कि को इकट्ठा हो गया है, उन स्थानों पर ले जाया गया है, बिहार में, मध्य प्रदेश में और उन को दिखाया गया है कि आठ लाख टन कोयला जमा पड़ा है और यदि मार्च के आखिर तक इस को हटाया नहीं गया तो स्थिति दुगनी खराब हो जायेगी और ऐसी स्थिति पैदा हो जायेगी कि उत्पादन कम होना शुरू हो जायेगा । इस का नतीजा यह होगा कि तृतीय पंच वर्षीय योजना के पहले साल में ही एक बहुत बड़ा धक्का भारतीय उद्योगों को लगेगा ।

Shri Rajendra Singh (Chapra): Sir, I have to point out that there is no quorum in the House.

Mr. Chairman: Let the bell be rung.

श्री प्र० ना० सिंह : समापति महोदय, मैं यह कह रहा था कि कोल की कमी की जिम्मेदारी एन० सी० डी० सी० पर आती है या रेल मन्त्रालय पर, इसको हमें देखना है । इस सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि जिस योजनाबद्ध तरीके से रेलों का कार्य होना चाहिये, उस तरीके से कार्य नहीं हो रहा है । हम यह भी महसूस करते हैं कि जिस तरह के विकास की आवश्यकता थी, उस तरह का विकास रेलों द्वारा हो रहा हो, ऐसी बात नहीं है । पिछली बार रेलवे बजट पर बाद-बिबाद के समय मैंने कहा था कि ग्रंथों

[श्री प्र० ना० सिंह]

के जमाने में जहाँ पर एक दिन में ढाई मील रेल की लाइन इस देश के अन्दर बिछाई गई वहाँ मौजूदा हुकूमत की तरफ से केवल एक मील रेलवे लाइन ही एक दिन में बिछाई गई है। इससे साफ जाहिर है कि रेलों की प्रगति तेजी के साथ नहीं हो रही है और इस और हमारा ध्यान जाना चाहिये।

जहाँ रेलों की आमदनी बढ़ रही है वहाँ खर्चा भी दिन-ब-दिन बढ़ता जा रहा है। हमारे सामने १९६०-६१ का दोहराया हुआ तख्तीना आया है। उसको देखने से पता चलता है कि ३६ करोड़ रुपये के करीब आमदना में बढ़ोतरी हुई है जबकि ३७ करोड़ के करीब खर्च में बढ़ोतरी हो गई है। यदि आमदनी के बढ़ने के साथ साथ इस तरह से खर्च में भी वृद्धि होती गई तो यह रेलों के लिए चिन्ता का ही विषय हो सकता है। इस वास्ते मैं समझना हूँ कि खर्चा कम करने की ओर माननीय रेल मन्त्री महोदय का ध्यान जाना चाहिये।

कहाँ पर कमी की जा सकती है, इसका एक उदाहरण मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ। मुझे बताया गया है और खुद मेरी जानकारी में भी यह बात आई है कि हर डिबिजन में आज करीब २०० या २५० सैलून हैं और वे उन अफसरों के इस्तेमाल के लिए हैं जो कि असिस्टेंट इंजीनियर ग्रेड के लोग हैं या उसके ऊपर के दर्जे के लोग हैं। ये ढाई तीन सौ सैलून हर डिबिजन में रेलवे के, इस्तेमाल हो रही हैं। बहुत अधिक खर्चा आपको इन सैलून्स पर करना पड़ रहा है। यदि हम चाहते हैं कि देश प्रगति के पथ पर अग्रसर हो, तो, इकोनोमी के रास्ते आपको खोजने पड़ेंगे और दूसरों के आराम और आसाइश की जो चीजें हैं, उनको कटौत करना पड़ेगा। जो ऊँचे पदों पर आसीन लोग हैं, चाहे वे मन्त्रिमण्डल में हों या दूसरे बड़े अफसर हों.....

Shri D. C. Sharma (Gurdaspur):  
The Deputy Minister never travels in saloons.

श्री प्र० ना० सिंह : यदि वह इन में ट्रेवल नहीं करते हैं तो मैं उनको धन्यवाद देता हूँ। लेकिन यदि वह ट्रेवल करते हैं तो उनकोभी सैलून में ट्रेवल करना बन्द कर देना चाहिये और दूसरों के सामने एक उदाहरण पेश करना चाहिये।

एक माननीय सभ्य : अफसर लोग ट्रेवल करते हैं।

श्री प्र० ना० सिंह : आज हर डिबिजन में ढाई तीन सौ सैलून हैं चाहे वे चार व्हीलर हो या छह व्हीलर और बड़े तथा छोटे अधिकारी उनका इस्तेमाल करते हैं। यदि आप इकोनोमी करना चाहते हैं तो वह दूसरों का पेट काटने से नहीं हो सकती है बल्कि जो दूसरे फिजूल खर्च हैं या जो आराम व आसाइश के लिए लोगों के बढ़ाये हुये खर्च हैं, उनमें कमी करने की बात आपको सोचनी होगी।

जहाँ तक रेलवे के कर्मचारियों का सम्बन्ध है, उनकी ओर जितना ध्यान दिया जाना चाहिये था, उतना ध्यान नहीं दिया जा रहा है। अभी रेलवे हड़ताल हुई। उस हड़ताल के सिलसिले में सदन के उस तरफ से कहा गया कि रेलवे हड़ताल के समय कर्मचारियों पर जो कार्रवाई हुई है वह नहीं करनी चाहिये। मैं यह कहना चाहता हूँ कि ट्रेड यूनियनको जो कार्यकर्ता हैं उनके सम्बन्ध में हमको अपनी राय को और पार्लियामेंट के सदस्यों को अपनी राय को बिल्कुल स्पष्ट कर देना चाहिये। जिस देश के अन्दर ट्रेड यूनियन मूवमेंट नहीं होगा, जिस देश के अन्दर ट्रेड यूनियन मूवमेंट के आदमी दबाये जायेंगे, जहाँ उन पर हमला होगा, वहाँ तानाशाही को छोड़ कर दूसरी व्यवस्था बन नहीं सकती। इस सिये ट्रेड यूनियन कार्यकर्ताओं के रास्ते में जिस तरह की रुकावट बिछनी हड़ताल के बाद हुई है और यूनियनों का

रिक्विजिशन जिस तरह से छीना गया है उसके सम्बन्ध में शीघ्र से शीघ्र कार्रवाई होनी चाहिये जिससे यूनियनों का रिक्विजिशन वापस हो सके। इसके साथ साथ ट्रेड यूनियन मूवमेंट के कार्यकर्ताओं के सम्बन्ध में अपनी राय में भी हमें तबदीली करनी चाहिये। मेरे जैसा आदमी तो यह सोचता है कि ट्रेड यूनियन कार्यकर्ता बहुत ही जिम्मेदार अनुशासित और प्रतिभाशील व्यक्ति होता है। कुछ लोगों का खयाल है कि ट्रेड यूनियन कार्यकर्ता जो हैं वह अनुशासनहीन व्यक्ति होता है, लेकिन हाउस के इस पक्ष की राय यह है कि ट्रेड यूनियन कार्यकर्ता, जिस के अन्दर प्रतिभा है उसके अन्दर सक्रियता होगी। जो प्रतिभाशील व्यक्ति हैं आज उन पर प्रहार किया जा रहा है पर वह किसी तरीके से उचित नहीं है। पिछले हड़ताल के मौके पर हड़ताल कोई जम कर नहीं हुई क्योंकि उस समय लोग सोचते थे कि कोई न कोई समझौते का रास्ता निकल आयेगा। लोगों ने आधी तबियत से हड़ताल की, लेकिन हड़ताल होने के बाद जिस तरह का आश्वासन सरकारी पक्ष की ओर से दिया गया कि जिन लोगों ने हड़ताल के अन्दर भाग लिया उनके खिलाफ कोई विक्टिमाईजेशन नहीं होगा, उसे पूरा नहीं किया गया। मैं इस बात को कहना चाहता हूँ कि आज नीचे के अधिकारी विक्टिमाईजेशन के रूप ट्रेड यूनियन वर्कर्स को परेशान कर रहे हैं। मैं कुछ उदाहरण देना चाहता हूँ, यदि माननीय मंत्री जी उन उदाहरणों को पूर्वोत्तर रेलवे मजदूर सभा की कार्यसमिति के कई पदाधिकारी आज भी काम पर नहीं लिये गये हैं, आज भी उनकी मुभ्रतिली कायम है। पूर्वोत्तर रेलवे के श्री जे० आर० खटनानी, जो कि उसके उपाध्यक्ष हैं, आज भी अनुलम्बित हैं, श्री पारसनाथ तिवारी अनुलम्बित हैं, श्री राम वरस मिश्र, जो पूर्वोत्तर रेलवे मजदूर सभा के सहायक प्रधान मंत्री हैं, श्री हरिचन्द्र जाल, संभलन मंत्री, श्री इन्द्रदेव सिंह, कोषाध्यक्ष, श्री गिरिषा शंकर किमाठी और श्री स्वाम सुन्दर

श्रीवास्तव, साधारण सदस्य, इनको केवल इसलिये विक्टिमाईज किया जा रहा है कि वे यूनियन के अच्छे कार्यकर्ता हैं और समय समय पर हमेशा अधिकारियों के नाजायज कार्यों के खिलाफ विरोध करते रहे हैं, और जो वहां के मेहनतकश लोग हैं उनकी मांगों को लेकर हमेशा उनके सामने सही बात कराने के लिए कोशिश करते रहे हैं। सी तरह से हम देखते हैं कि दूसरी रेलवेज में भी यही हाल है, जिस तरह से उन को नोटिस दी गई है सस्पेंशन के लिये वे भी अजीब बात हैं। अभी मेरे मित्र श्री अटल बिहारी वाजपेयी ने नार्दन रेलवे के लखनऊ डिवीजन के उदाहरण दिये। एक कमचारी को इस तरह की नोटिस दी गई कि आप फलां तारीख को मजदूरों को उत्साहित कर रहे थे कि वे हड़ताल पर जायें। लेकिन सब से बड़ी बात यह थी कि उस दिन संडे था और छुट्टी थी। एक कार्यकर्ता को, जो दो महीने पहले से अस्पताल में पड़ा था, अस्पताल में गिरफ्तार किया गया, और उस पर नोटिस सर्व किया गया कि उसने मीटिंगों में भाग लिया। जिस तरह की कार्रवाइयां नीचे की इकाइयों में हो रही हैं, उनको आप देखिये। उनका क्या नतीजा होने वाला है। इसी तरह से मेरी कांस्टिट्यूंसी भोगल सराय में जहां पर कोई सैटाटेज नहीं हुआ, कोई हिंसात्मक कार्रवाई नहीं हुई, कई लोग अनुलम्बित हुए पड़े हैं। दो या तीन लोग सस्पेंडेड पड़े हुए हैं। इसी तरह से हर रेलवे में हुआ है। वहां पर चूंकि रेलवे यूनियनों के रिक्विजिशन छीने गये हैं इसलिये वे बहुत परेशान हैं। सेंट्रल रेलवे के मजदूरों पर भी बहुत ही अन्याय हुये हैं। सेंट्रल रेलवे के मजदूरों ने डी० एस० से अपनी बातें कही हैं। लेकिन जब उनकी बातें नहीं सुनी गई तो उनको प्रदर्शन करना पड़ा। लेकिन सेंट्रल रेलवे मजदूर यूनियन के सेक्रेटरी और १२ लोगों को ३१ दिसम्बर के प्रदर्शन के बाद से सस्पेंशन की आज्ञा छीट किनी हुई है कि आपकी तबियत क्या न खत्म कर दी

[श्री प्र० ना० सिंह]

जायें। मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे मजदूरों के साथ इस तरह की ज्यादतियाँ नीचे की इकाइयों में हो रही हैं और वह रेलवे बोर्ड के सर्कुलर के बाद हो रही हैं। इस बात को मानने के बाद कि हड़ताल पर जाने का हक था, इस बात को मानने के बाद कि दूसरों को हड़ताल पर जाने के लिये कहने का हक था, इस बात को भी मानने के बाद कि सभा में बोलने का हक था और नोटिस निकालने का हक था, जो कि रेलवे बोर्ड के एक सर्कुलर में दिया हुआ था, पुरानी प्रेजुडिसेज के आधार पर यूनियन के कार्य-कर्ताओं पर हर तरह की ज्यादती करना, उनका ट्रांसफर करना, उनके केसेज को ठीक तरह से डील न करना, किसी तरह से भी उचित बातें नहीं हैं। इसके लिये मैं माननीय मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि वे कोई इंडिपेन्डेंट ट्राइब्यूनल बनायें, जिसके सामने ये केसेज ठीक तरह से जायें और मजदूर अपना पक्ष रख सकें। ब्यूरोक्रेसी के हाथों से देश के रेलवे मजदूरों को, जिनका कि देश की रेलों को बनाने में सब से बड़ा हिस्सा है, तोड़ने की कोशिश नहीं होनी चाहिये। आज ब्यूरोक्रेसी और ट्रेड यूनियन मूवमेंट के बीच बहुत बड़ा झगड़ा है। ब्यूरो-क्रेसी समझती है कि जो ट्रेड यूनियन का काम करते हैं वे घादमी अनुशासनहीन होते हैं। देश के जो डिमाक्रेटिक लोग हैं, उनको यह सोचना है कि ट्रेड यूनियन के लोगों के साथ यदि अन्याय होगा तो देश में—हिन्दु-स्तान में डिमाक्रेसी मर जायेगी। इस झगड़े को दूर करना तभी सम्भव हो सकता है जब आप एक इंडिपेन्डेंट ट्राइब्यूनल बनायें और उसके सामने सारी बातें जायें, या मिनिस्टर साहब खुद इस मसले को अपने हाथ में लें और हर एक के केस को देखने के लिये और हर एक की बात को सुनने के लिये तैयार हों।

मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे मजदूरों के साथ जो अन्याय होना चाहिये या वह होता

पिछले सालों में तो वह हड़ताल न हुई होती जोकि ११, १२ तारीख की रात को हुई। मैं आज भी कहता हूँ कि रेलवे मजदूरों के ऊपर होने वाला अन्याय बना हुआ है। आज ४, ६ और ८ सालों से रेलों में लोग स्पेरेरी बने हुए हैं जोकि कैम्ब्रिजल वर्कर हैं। आज रेलवे के लगभग ११ लाख मजदूरों में से १ लाख से ऊपर कैम्ब्रिजल वर्कर हैं। उन के लिये आप ने वादा किया था कि आप उन को मंथली बेसिस पर कर देंगे जिस में कि उन को इतवार की छुट्टी मिल सके और पासेज का प्रिविलेज मिल सके, लेकिन आप ने उन को मंथली बेसिस पर नहीं किया। इसी तरीके से फोर्ग क्लास एम्प्लायीज की प्रमोशन कमेटी की रिपोर्ट आने के बावजूद जो चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी हैं.....

Mr. Chairman: Your time is over now.

Shri P. N. Singh: I am the only spokesman from my party.

Mr. Chairman: He has got 20 minutes.

Shri Rajendra Singh: He lost five minutes for want of quorum; that may also be given to him.

श्री प्र० ना० सिंह : मैं कह रहा था कि फोर्ग क्लास के जो कर्मचारी हैं, जिन के लिये रेलवे मिनिस्टर ने फोर्ग क्लास एम्प्लायीज की प्रमोशन कमेटी के सामने बोलते हुए कहा था कि वे भी इस चीज को चाहते हैं कि नीचे के जो कर्मचारी हैं उन का इस तरह से प्रमोशन हो जिस में चतुर्थ श्रेणी से तृतीय श्रेणी में आ कर, तृतीय श्रेणी से द्वितीय श्रेणी में आ सकें और द्वितीय श्रेणी से प्रथम श्रेणी में आ सकें और प्रथम श्रेणी में आ कर रेलवे बोर्ड में भी पहुँच सकें, उन के लिये कुछ नहीं किया गया। जब तक हिन्दुस्तान के रेलवे मजदूरों

को आप इस बात का हक नहीं देते कि वे चीने की लैंडर से उठ कर रेलवे बोर्ड में बैठ सकें, तब तक आप रेलवे का नैशनलाइजेशन भले ही कर ल, लेकिन उस की एफिशिएन्सी कभी नहीं बढ़ पायेगी। इसलिये प्रमोशन कमेटी की जो रिपोर्ट आई है, उस पर आप को ध्यान देना चाहिये।

पिछले साल मैं ने ट्रेन एग्जामिनर्स के क्वेश्चन को यहां उाया था। उस के प्रेड को १८० ६० से ले कर २४० ६० तक करने की घोषणा गजट में की गई थी, लेकिन अब उसे १५० ६० से ले कर २४० तक करने की बात है। इस मिलसिले में माननीय मंत्री जी बतलाने की कृपा करें कि ऐसी गड़बड़ी क्यों हो रही है?

इस के साथ साथ मैं इस चीज को भी देखता हूं कि जहां तक यूनिफार्म का मामला है, खलासियों को साल में केवल एक यूनिफार्म मिलती है। लेकिन खलासी को, जोकि सब से ज्यादा मेहनत करता है, साल में कम से कम दो यूनिफार्म तो मिलनी ही चाहिये।

इस के साथ एक और सवाल भी है। बम्बई के मजदूरों और कलकत्ते के मजदूरों का सवाल है। आज आप बड़े शहरों में कम्पेन्सेटरी प्रलाउंस देते हैं। जो लोग बम्बई शहर में काम करते हैं और रहते भी बम्बई शहर में हैं उन को कम्पेन्सेटरी प्रलाउंस मिलता है। लेकिन जो लोग काम तो बम्बई में करते हैं लेकिन रहते बम्बई के पास कल्याण में हैं, उन को छुट्टी के दिनों का कम्पेन्सेटरी प्रलाउंस नहीं मिलता। इसलिये ऐसा कोई नियम बनना चाहिये जिस से कि बम्बई के पास पास रहने वाले लोग जो बम्बई में काम करने आते हैं, अगर वे छुट्टी लें तो उन को भी सिटी कम्पेन्सेटरी प्रलाउंस मिल सके।

एक्स सविसमेन का सवाल भी उठता है जोकि नार्थन रेलवे के हेडक्वार्टर्स में आ गये हैं। उन का सवाल कई सालों से पड़ा हुआ

है। वे कई सालों से एजिटेशन कर रहे हैं, कई सालों से मेमोरेन्डम दे रहे हैं, वे शिकायत ले कर मंत्री महोदय के सामने आते हैं, लेकिन बावजूद इस के अभी उन का मामला हल नहीं हुआ। सन् १९५० में एक सक्कुलर निकला था, यदि उस के मुताबिक आप एक्स सविसमेन का मामला तय करते और कोई रास्ता निकालते जिस से उन का मामला हल होता, तो बड़ी अच्छी बात होती।

इसी के साथ साथ एक चीज मैं आखिर में विशेष तौर से केटरिंग के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं। केटरिंग के मिलसिले में हाउस के सामने कहा गया और इस को मंत्री जी ने भी स्वीकार किया है कि केटरिंग घाटे में चल रहा है। केटरिंग के दो भाग हैं, एक तो रेस्टुरां और रिफरेशमेंट रूम्स और दूसरा है वेंडिंग। हम देखते हैं कि रेस्टुरां और रिफरेशमेंट रूम्स में घाटा है जिस को पूरा करने के लिए आप वेंडिंग में दाम बढ़ा रहे हैं और इस प्रकार उस घाटे को पूरा करना चाहते हैं। आप देखें कि वेंडर्स से तीमरी श्रेणी के लोग ज्यादातर खरीदते हैं, और पहली तथा दूसरी श्रेणी के यात्री रेस्टुरां और रिफरेशमेंट रूम्स का उपयोग करते हैं। आप ने रेस्टुरां और रिफरेशमेंट रूम्स में होने वाले घाटे को पूरा करने के लिए वेंडिंग के दर सामान का दाम बढ़ा दिया है। यह उचित नहीं है। रेलवे मंत्री ने कहा था कि यह केटरिंग को लाभ और नो प्राफिट बेसिस पर चलाया जायगा। उसी के साथ साथ हम जो यात्रियों के लिये प्रच्छा खाना और कम दाम पर खाना देना चाहते हैं वह प्रयत्न सफल नहीं हुआ है। आप देखें कि हालत यह है कि जहां गवर्नमेंट का केटरिंग है वहां दाम ज्यादा हैं और जहां प्राइवेट केटरिंग है वहां दाम कम हैं। यह चीज अपनी जगह पर ठीक नहीं बैठती। होना तो यह चाहिये कि गवर्नमेंट वेंडिंग के दाम कम हों और दूसरे लोगों के ब्यादा हों, लेकिन ऐसा क्यों नहीं हो रहा यह बात समझ में नहीं आती।

[श्री. प्र० ना० सिंह]

जहां तक केटरिंग मजदूरों का सवाल है उन की हालत अच्छी नहीं है। केटरिंग के बनेजर खादि जो गड़बड़ करते हैं वह उन मजदूरों के ऊपर जा कर पड़ती है। जो ऊपर के खादमी हैं उन की जिम्मेदा ी कम हो गई है। इस के अलावा इन मजदूरों को खाना नहीं मिलता। जो मजदूर केटरिंग करता हुआ बम्बई से दिल्ली तक जाता है उस को खाना नहीं मिलता केटरिंग डिपार्टमेंट की तरफ से। उसे केवल तनख्वाह मिली है और कुछ कमीशन मिलता है। सलिये आज केटरिंग मजदूर बहुत परेशान है।

इस के अलावा फूड की क्वालिटी में जो तरक्की होनी चाहिये थी वह नहीं हो पाई है। हम यह नहीं चाहते कि गवर्नमेंट का केटरिंग बन्द हो जाय और वह निजी हाथों में चला जाय लेकिन हम यह चाहते हैं कि गवर्नमेंट यदि किसी काम को करे तो उस को वह काम निजी हाथों के मुकाबले ज्यादा अच्छी तरह करना चाहिे। यदि ऐसा नहीं होता तो देश में नेशनलाइजेशन के खिलाफ वातावरण बनता है। उस का लाजमी नतीजा होगा कि हिन्दुस्तान के अन्दर वे ताकतें मजबूत होंगी जो प्रतिक्रियावादी हैं और वे ताकतें कमजोर होंगी जो समाज के निर्माण के लिये समाजवाद की ओर अग्रसर होना चाहती है।

इन चन्द शब्दों के साथ मैं रेलवे मंत्री महोदय से अग्रज करना चाहता हूँ कि मजदूरों का मामला जोकि हड़ताल के बाद से पड़ा हुआ है उस मामले को जल्दी से जल्दी निपटाने की कोशिश करें ताकि नीचे के अधिकारी उन का विक्टिमाइजेशन न कर सकें। अग्री नीचे के अधिकारी उन को विक्टिमाइज करने की कोशिश कर रहे हैं। ट्रेड यूनियन के कार्यकर्ता होने के नाते या ट्रेड यूनियन से सिम्पैथी रखने के कारण उन के विक्टिमाइजेशन का सवाल आता है।

आखिर में मैं एक बात ट्रेड यूनियंस के रिकामनीशन के बारे में कहना चाहता हूँ। इस मामले में भी बहुत गड़बड़ी हो चुकी है। व्यवस्था यह होनी चाहिये कि जिस यूनियन को चुना जाय उसी को रिकामनीशन दिया जाय। उन को बँलट द्वारा यह निश्चित कर लेना चाहिये कि कौन सी यूनियन रिप्रेजेंटेटिव है और उसी को रिकामनीशन देना चाहिये। लेकिन जो पॉकिट यूनियंस हैं जिन में जा कर मंत्री लोग भाषण देते हैं और जिन का उद्घाटन करते हैं, उन को रिकामनीशन न दिया जाय। उन को रखने से मजदूरों का हित पूरा नहीं होता।

इन चन्द शब्दों के साथ मैं आखिर में मंत्री जी रेलवे मजदूरों के लिये अमील कर्कशा कि उनके मसले को जल्दी से जल्दी हल किया जाय और सहानुभूति के साथ हल किया जाय जिस से कि जो इधर उन के साथ अन्याय और जुल्म बढ़ा है उस में कमी हो सके।

**Shrimati Masida Ahmed (Jorhat):**  
Mr. Chairman, Sir, before placing my humble observations before the House, I wish to associate myself with the hon. Railway Minister in paying my compliments to our railwaymen for whose labour, skill and devoted services the Indian railways have achieved tremendous progress in recent years. When Parliament is discussing the railway budget and the hon. Members from different States are alive to ventilate the grievances of their respective areas, we the Members from Assam have got to express our grave concern at the growing insecurity of railway travel in that part of the country due to Naga depredations. According to press reports, all the night train have been suspended in Assam at present, and we are really disappointed at this news. The Naga depredation, as the House is aware, is not a new one. The trouble is continuing for decades, and last year, three railwaymen were killed when the hostiles fired upon a goods train.

Since then, the trains are running with armed protection throughout the disturbed areas. But it is possible to ensure safety by providing armed forces in the running trains? That is my question. I would also like to know whether Government are in a position to maintain security forces for an indefinite period.

I feel it is very, very difficult to ensure safety from firing by hostiles either from the hill-tops or from thick jungles, because the armed patrol inside the train will only reply to the firing of the raiders. It is just like using the umbrella after the rain is over. It is apparent from what is happening in the last few days. On the 10th February, two soldiers were injured when a running patrol train was fired upon on the Lumding-Mariani line. Another surprise attack was made on a running train on the Lumding-Badarpur section on the 25th February and the fireman received bullet injuries. The more surprising thing is that the hostiles stopped the train by placing sleepers on the track and then opened fire. I think this is only the beginning for the year, and we apprehend more danger in the coming monsoon.

As a precaution against these happenings, the railway authorities have done well in suspending the night services. But I want to point out to the House that last year, it was suspended for days and nights together for over a week and the impact of the disruption of the railway communications immobilised the road transport to some extent because the State Government had been compelled to ration petrol in Assam and the dislocation of essential supplies caused great hardship to the people of Assam.

At that time, a suggestion was put forward for a diversion line from the disturbed area and I take this opportunity to urge upon the Railway Ministry to take immediate steps to construct an alternative line starting from Silghat and linking a station in

upper Assam. It is high time that the Government should consider this matter deeply and devise all possible means to keep the economic lifeline of the frontier State functioning normally. I earnestly hope that the hon. Railway Minister will throw some light in this respect and I wish that he would seriously consider it and will give us hope in his remarks when he winds up the debate.

But when I am speaking for a diversion line of the Lumding-Mariani route, I want to say it clearly that we are equally concerned with the hill section, namely, the Lumding-Badarpur line. I request the hon. Minister to take all effective measures, in co-ordination with the Defence Ministry, to protect the life and prosperity of the passengers travelling in that route. I think by introducing dieselisation in that sector the speed of the trains could be improved.

We are thankful to the Railway Board and to the Railway Ministry for what has been done so far for the improvement of passenger and goods traffic in Assam. Apart from the Bramaputra Bridge, the authorities have taken a bold and wise decision to construct another bridge on the turbulent river Jia-Bharali and to construct a railway line from Rangapara to North Lakhimpur. But many things are yet to be done. A large number of stations are still without the minimum basic amenities such as a shade on the platform, waiting room and proper arrangement of drinking water supply, etc. I would like to submit that when our whole planning is for the welfare of the rural population, priority for providing amenities should be given to the branch lines and small stations. Allotments should not be made on area basis or on the basis of dimension, but on the basis of necessity.

I am constrained to say that the line capacity of North-east Frontier Railway is to meagre in comparison to other railways. More and more line

[Shrimati Mafida Ahmed]

capacity should be created to cope with the growing traffic. If the railway authorities increase the line capacity of North-east Frontier Railway in a planned way, it can capture the entire tea trade of Assam. There is also large scope for carrying coal, timber, jute, etc. Over and above that, large scale movement of oil is expected in the near future. So, it is high time to start extensive works to develop line capacity. I hope these things will receive close attention of the Railway Ministry and the Railway Board.

Sir, the House has discussed much about inadequate supply of wagons and unusual delay in its movement. It is really something very peculiar that when we are not only self-sufficient in wagons, but we are in a position to export wagons to other countries, why we cannot cater to the needs of our own country? Due to delay of wagon movement to Assam, scarcity of foodstuffs is a common feature of that place. Recently we had sugar scarcity there only due to delay in placing wagons. It is a common complaint of the trading community that things cannot be lifted within the time-limit of the quota. The new broad gauge line from Khejuriaghat to Siliguri, when completed, will shorten the route and wagon movement from and to Assam will be improved. However, the railway authorities should give special attention to provide facilities for food-stuff consignments. Moreover, I want to say that wagons are the best liaison between the traders and consumers and needless to say it is an important factor of railway income. So, this matter should be considered seriously as the railway is going to lose short business routes as well as long routes.

Now I come to ticketless travel. Referring to ticketless travel, the hon. Railway Minister appealed to the Members of Parliament and the public to co-operate with him for its eradication. But I would venture to say

that to combat the evil of ticketless travel, the Government should come forward with definite and firm measures. It is a simple fact that ticketless travel is the result of overcrowding. In our country, there are annual festivals every year which collect large congregations. In my opinion, the railway should foresee the large crowds of passengers during a particular festival or mela season. They should assess beforehand accurately the expected number of passengers on such occasions and should arrange to provide sufficient number of trains where traffic so warrants.

15-35 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

Sir, I had the horrible experience of overcrowding and ticketless travel when I travelled from here to Assam via Barauni on 31st January this year. When the train was approaching Simaria (West) station, I found thousands and thousands of people—men, women and children—coming towards the train. The crowd began to swell larger and larger and the train was stopped by them every two or three minutes. The mob tried to get into the compartments and on the roof. The travelling passengers were threatened by all means to open the doors and the poor passengers were compelled to open their compartments. What struck me most was that I found not a single person of the Railway Protection Force nor a local policeman to control the mob. No railwayman came to give any help to the passengers. Truly speaking, there was absolutely no railway administration on that particular day in that particular section. The railway completely surrendered to the mob. Thousands of people got on the roof without any interference either by the railway staff or local police. I was quite upset and eager to know the reason why so many people were coming. Then somebody told me that it was Maghi Purnima day and people

were anxious to take bath in a nearby big river and hence such a situation arose. My argument in this regard is, when the Government are well aware of the mass mentality of our people, they should take timely measures to meet such situations.

I also feel that political and social leaders have equal responsibilities to educate the masses and to make preventive measures on such occasions. Apart from these annual features, overcrowding in our trains is a common sight throughout the year. I wonder why the authorities issue more tickets than the availability of the sitting accommodation. Is there any justification to increase the railway earnings at the physical and mental discomfort of the travelling public? I earnestly hope that the hon. Railway Minister would issue directive to all the zonal railway authorities to issue tickets only according to the accommodation available in trains. I think to eliminate overcrowding, this will be an effective remedy.

I have something to say about overcrowding of the Pandu-Tinsukia service of the North-east Frontier Railway. I believe the Railway Ministry is aware of the fact that in that section, three or more compartments are exclusively being provided for the military personnel. So, there is horrible overcrowding. More bogies should be attached to cope with the growing number of passengers there.

Sir, while participating in the railway budget debate, I am afraid I have gone too far from the budget proposals. However, I hope, that my humble suggestions will receive due attention from the Railway Board and the Railway Ministry.

**Shri Supakar (Sambalpur):** Mr. Deputy-Speaker, Sir, the hon. Railway Minister deserves congratulations for having a better performance this year than in the previous year. Statistics supplied to us give a very rosy picture of the performance of the

railways not only so far as traffic is concerned, but also regarding other concerns like the Chittaranjan Locomotive Works, the Perambur Coach factory, etc. But there is one thing. The Railway Ministry is not fully aware of the fact that the country is developing at a faster pace than the railway is able to cope with the traffic, and the sooner they become conscious of the fact the better for the development of the country. I feel that the railway is not able to meet the demands of goods and passenger traffic in the country. Of course, the hon. Minister has come out with a plea that it is not possible for the railways to meet all the demands. That is true. But we must remember, at the same time, that the railway is a monopoly concern and there is no competitor and, in that sense, their responsibility becomes all the more greater.

When we come to the question of railway versus roadways we find that whereas the railway has so many advantages over the roads and whereas the railway gets the largest slice of the Plan allocation both in the Second Plan and the Third Plan and the roads are not at all developed as they should be, the railway is not able to meet half the demands which they are expected to meet. Not only they are not able to meet all the demands, they are not able to meet even those demands which are vital for the country.

In this connection, I will give only two illustrations. The most important illustration is the failure of the railway to meet the demands of the steel plants. We knew with very deep regret that two of the blast furnaces of Rourkela and one at Durgapur could not be commissioned, although they were completed many months back, on the ground or on the allegation that the railway is not able to supply them with coal and other necessary materials. This matter has been brought before this House on a number of occasions and we find an

[Shri Supakar]

explanation of this fact given in the report which has been circulated to us, "A Review of the Performance of the Indian Government Railways". I draw your attention to some statement on page 12. I will only quote one sentence which reads:

"It may be mentioned that this category enjoys high priority and the actual requirements of the steel plants have, in fact, been carried, the shortfall being due to the demands materialising slower than anticipated."

From this it appears that the trains are rushing to the Ministry of Steel, Mines and Fuel. But when we ask the other Ministry they usually put the blame on the Railway Ministry. We are concerned not with which Ministry is to blame but with how to get things done. And when we find for months together things do not move and our expectations do not come to fruition, then we get disappointed and frustrated. This one illustration is about the carrying of goods traffic.

I will give another illustration about the inability of the railways to carry essential passenger traffic. The hon. Member who preceded me, Shrimati Ahmed, referred to one instance. I will cite another instance from Orissa. As you know, Orissa is the land of fairs.

**An hon. Member:** Fairies?

**Shri Supakar:** Not fairies; fairs. There are so many melas. At the time of the car festivals in the past there have been great rush at Puri. This year it was known that there was a special mela on the 27th February and we expected that the railways would make an honest attempt to carry as many passengers as possible to that holy place. But we find that many people had to be disappointed, and disappointed on the ground that there is not enough sheds for the

trains to arrive and, therefore, many special trains had to be cancelled. Therefore, these things should be looked into and the Government should not be complacent on merely improving their performance of previous years and placing some statistical facts before us.

I now come to certain railway lines about which demands have been made from all parts of the House. Here I am speaking of the necessity of Orissa. You know, Sir, that last year in the month of August 1960 there were two serious floods in the east coast of Orissa which resulted in a huge loss to the railways on account of the fact that the line was completely disrupted in many places for several weeks, and both the passenger and goods traffic had to be diverted in a very circuitous manner. I do not know the extent of the loss incurred because when we put certain questions in the House we could not get any specific answer on this point. In order to meet such contingencies I think Government should do well to develop the line between Talcher and Rourkela. It is well-known that recently there has been an extension from Rourkela to a distance of about 42 miles. The distance between the other end, Domaro and Burswan and Talcher on this side is a distance of about 50 to 60 miles. If the railways connect that strip I think that would not only help the goods and passenger traffic but will be of immense help in times of high floods.

I now come to another small point. Though Calcutta and Delhi are connected by many special trains, we find that there is only one train that is convenient and good, and that is the Kalka mail which runs in the main line, grant chord line. All other trains that connect Delhi with Howrah take a very long time and all of them pass through the main line.

I feel that the Government should consider the desirability of having at least another mail train between

Howrah and Delhi so as to enable passengers to reach Delhi from Howrah either way quicker. The Government should provide some special bogeys for passengers from Cuttack to Delhi because we find that almost all the other State capitals have some direct connection with Delhi except perhaps the capital of Orissa.

One other point and I finish. That is about some personal matter of railway employees. As you know, the construction of Hirakud Dam began in 1945. At that time the Railways and other Government employees who were working under the Central Government were given some construction dearness allowance. The Railways provided that the staff at certain stations were to be given this construction allowance because the prices of things went up. But strangely enough though staff at stations at a distance of about 200 miles, like Rairangpur, Bolangir and Jharsaguda, were given the facility of construction allowance the staff at stations much nearer and at a distance of 8, 15 or 20 miles were not given that. Those people have been moving in this matter for the last ten years but without any effect. I hope the hon. Minister will kindly look into this matter.

**Shri Ramakrishna Reddy** (Hindu-pur): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I take this opportunity of congratulating the Railway Ministry on its splendid all round development and efficiency. A compliment from a Congress Member may not be of much significance in view of the Opposition this year growing very eloquent to pay tributes to the Ministry for its efficiency and progress after independence. I would like to congratulate the Ministry specially for its general efficiency, passenger amenities, for putting up a number of fans, for the improvement of lavatories, for the introduction of sleeper coaches, for starting *de luxe* trains, for constructing third-class waiting rooms and for providing a number of amenities in them. for constructing a number of

platform sheds, for broadcasting news at main junctions, for providing bath facilities for providing free service to clean compartments and for a host of other improvements and general amenities.

Coming to the other improvements I feel very proud to mention the locomotives that are coming out of the Chittaranjan factory and the coaches that are coming out of the Perambur Coach Factory. Any Indian can be proud of them. According to the reports of the railway administration, the railways are supposed to be the best bridgers in the world. It is also gratifying that the Railway Ministry is in a position to send its team of officers to West Asian countries for constructing railway lines there. It is really a matter on which all of us must be proud. Railway yards are developing increasingly everywhere. After independence these are countable developments in the railway administration for which we must pay our tributes.

Progress in a democratic set-up is slow compared to that in a dictatorial administration. Yet, the slow progress that is attained in a democratic set-up will be of a far-lasting utility and value than a spectacular achievement in a dictatorial administration. Everyone of us, one and all, must pay our unstinted tributes and must praise the Railway Ministry and the railway employees who saved the prestige and honour of the country with their co-operation in making the strike a failure.

But the progress made is not very sufficient in the south compared to that in the north. Out of total mileage of 35,000 and more not more than 10,000 miles of Railway line in South India. Injustice is meted out to the south. I join my hon. friends who have preceded me, specially Shri Imam of Mysore, Shrimati Parvathi Krishnan and other South Indian hon. Members in this regard. The demands of the south, at least to an extent,

[Shri Ramakrishna Reddy]

can be satisfied. In the pre-independence days for a very long time Madras was blessed to be the Southern Railway headquarters. But when I come to my own State of Andhra Pradesh, I feel really miserable to find how in between the south and the north we are squeezed. Unfortunately, Andhra Pradesh being a divided house, we are being exploited more and the weakness of our State is taken advantage of.

Leaving aside the general misfortune of Andhra Pradesh and coming to particularise, Rayalaseema, an entity of four districts, is a man forgotten and a God forsaken place. It is a land of famines, pestilence, draughts and what-nots? We have all the miseries. Here, when the ice in the Himalaya mountains melts, the rivers of the northern plateau flow with icy water, but it will not be an exaggeration if to impress upon the House I say that when the mountains of Rayalaseema may melt the rivers of Rayalaseema may flow with sand. It is an unfortunate situation. We have to go through sparse and remote distances for a rail connection. It is really a miserable thing.

I come from Hindupur. The condition in a particular taluk, Madaksira, is still more unfortunate. It exports arecanut and betel leaf as far as Bombay but has no rail communications. It is in a very unfortunate situation. Such being the case, I think the public of Rayalaseema and Andhra Pradesh may not pardon the negligence on the part of the railway administration unless adequate justice is meted out to us. You take the railway map of India. You find that there is so much density in the north that you do not have space even to write. But when you come to the middle part of India, there is sitting space on the railway map. It is in such a deplorable situation. I would therefore request the Railway Ministry to be a bit merciful to that part of the country which is so much neglected.

Coming to the reconstruction of zones, times without number hon. friends and colleagues from Andhra Pradesh have been urging for the creation of a separate zone for Andhra Pradesh. We have to deal with so many Railways, the Central Railway, the Southern Railway, the North-Eastern Railway. We have to deal with so many railway links and we have to approach so many centres for any rectification or remedial measures with respect to Andhra Pradesh. I think the Andhra Pradesh Government has also made its representation to the Railway Ministry, but I do not know why the Centre has taken a negligent view of it.

16 hrs.

You must be aware, Sir, that Andhra Pradesh has sent four Members unopposed to this Parliament, whereas the whole of the rest of India has sent only about eight people, that is, two from Bihar, two from Assam, two from Mysore, one from Madras and one from Madhya Pradesh. To Andhra Pradesh goes the credit of sending four Members unopposed, and it goes to the credit of Rayalaseema, a barren area of four districts, that it has sent two Members unopposed. But what are all the benefits that we have derived therefrom? The Members who have been sent unopposed have to sit idle. The general administration is woefully negligent towards us, and the presence of those people, who are well qualified people and double-degree holders, is not taken notice of and weightage is not given on the treasury benches.

Leave aside that. I am not very much particular about that. But Rayalaseema which is so barren and neglected, has contributed the highest intellectual here to preside over the destinies of this House, the hon. Shri Ananthasayanam Ayyangar, and the Congress President Shri Sanjeeva Reddy. We can be proud of it, and I would request the Railway Ministry

to take particular notice of this fact that these four districts of Rayalaseema which are woefully neglected have made this contribution.

**Mr. Deputy-Speaker:** Why is the hon. Member omitting himself?

**Shri Ramakrishna Reddy:** I would make this request to them that at least the reconstitution of the Zone may be considered very sympathetically. The Railway Corruption Enquiry Committee came to the conclusion that compact zones must be created. In their Nineteenth Report, the Estimates Committee have also come to the conclusion that there should be compact zones. And the progressive Russian country also have a zone for every three to four thousand miles of railway line, whereas in our country, all the four zones, namely the Southern Railway, the Northern Railway, the Western Railway and the Central Railway have each got more than five to six thousand miles of railways and the rest of the three zones have got only about four thousand miles of railways each. I would request the hon. the Railway Minister to create another zone for Andhra Pradesh with Rayalaseema as the headquarters. For Andhra Pradesh I am pressing only for the zone. The zone might be created on a compact basis in view of what I have submitted. Guntakal or Dronachalam as central places can be developed as zonal headquarters.

Coming to the railway lines, we have proposed a line from Chittaldurg to connect Mysore State via Madakasera, Hindupur, Kadiri and Cuddapah; then another line from Cuddapah to Chintamani via Rayachoti and Madanapalle; and then Nandyal to Cuddapah via Maidukur; also Kazipet to Ongole via Nagarjunasagar and Machrela. This will afford a lot of help for everybody in Andhra Pradesh. All these lines that I have suggested will not be too much for the Railways; they will come to only a few hundred miles. I think the Railway Ministry will be good enough

to consider these points and see that adequate facilities are given to this very backward area of the country and not disappoint us in Plan after Plan.

I listened to Shri Asoka Mehta's speech yesterday. It was really beautiful! We thought that he was only an economist; but I feel now that he is a capable advocate and lawyer also to represent facts. He said that South India may not be given more facilities for railway lines because they are switching on to buses! Switching on to buses is quite a different matter. People are taking to buses there because they are properly managed. There is private incentive. But so far as the Railways are concerned, the officers are very callous, they do not care about their duties. They look only to their monthly salaries and forget their duties. Proper administration is not maintained; the tempo of administration is not maintained. The public in these sparse railway links do not get proper facilities. So people take to bus journeys. I wish our Deputy Minister had only travelled on the portion of the line from Pakala to Dharmavaram. It is a wonderful line. There is a saying in our parts that a lady who is pregnant may be recommended to travel by railway from Pakala to Dharmavaram and she would at once have an easy delivery! Such is the woeful state of the line. Improvements can be made here by running improved additional trains, shuttle trains, mixed trains and opening new railway lines even on loss.

**Mr. Deputy-Speaker:** Is that a suggestion to the Deputy Minister, to travel by that line?

**Shri Ramakrishna Reddy:** No, Sir. I was saying that he would then have the experience, because recently he came to my area, and I know that he knows thoroughly about my area.

Then I want to say something about overcrowding in the railways on these lines. Now we have a self-sufficiency

[Shri Ramakrishna Reddy]

of locomotives as well as a self-sufficiency of coaches. Therefore, more trains can be put, or at least more compartments. If this is done, overcrowding can be reduced to a certain extent. Coordination between Railway Police and Railway Administration staff has to be developed a great lot.

I would also like to mention that the representation of Andhras in the railway services is not quite adequate and in proportion to the population or the importance of the Pradesh. Railway Corruption Enquiry Committee also recommended recruitment to services on regional basis. The headquarters of the Railway Service Commission are located at Allahabad, Calcutta, Bombay and Madras. Human nature being what it is, wire-pullings and influences are felt more in the areas which are surrounding the headquarters and are nearby; so much so, that if Andhra Pradesh has a zone of its own it will have adequate facilities to absorb the personnel and greater justice can be done to Andhras. I therefore request that a separate railway zone must be allotted for Andhra Pradesh and greater number of people absorbed in the railway services.

**Shri Muhammed Elias (Howrah):** Many Members who belong to the opposition have already spoken about the trade union rights of the railway employees and the post-strike situation which is prevailing in the various departments of the Indian Railways. I do not want to take much time by repeating all those things. In spite of the assurances given by the Minister, not only the Railway Minister but other Ministers also, that there will be no victimisation for mere participation in the general strike. But what is going on in different places is a very regrettable thing. Because, the railway authorities in various places are very revengeful. Their attitude is not so good and not so helpful to improve the relations between the employees and the authorities. The employees are being unnecessarily harassed. I have got a lot of material, especially

from Eastern Railway and South-Eastern Railway, which I have already sent to the General Managers concerned, but I have not yet received any reply from them.

One single example, as my friend has said just now, is that in spite of the award given by the Pay Commission, the rise in the pay scale of train examiners from Rs. 180 to Rs. 240 has not been implemented. Rather, the authorities concerned have implemented it in this way, namely, to decrease the scale from Rs. 180 to Rs. 150. In this way various things are taking place in spite of the Railway Minister's assurances.

Here are the figures in reply to my question on the 24th of last month. The Deputy Minister said that in Eastern Railway and South-Eastern Railway many cases are still hanging fire.

**Shrimati Ila Palchoudhuri:** Was it because they joined the strike that the pay scale has been reduced?

**Shri Muhammed Elias:** They have joined the strike. That is why the Government is giving them punishment. They were told several times that there will be no punishment. Various Ministers, even the Labour Minister stated that they would not take any revengeful action against those employees who have taken part in the strikes.

**An Hon. Member:** Not all.

**Shri Muhammed Elias:** I would say to the Minister that if this attitude is being taken by the authorities concerned, if the Government does not follow the proper policy, the relations between the employees and the authorities cannot improve.

We are completing the Second Five Year Plan. Now, we are on the eve of the Third Five Year Plan. We want that the workers should work properly so that the Five Year Plans could be fulfilled and our economy

could be developed. How could this be done? Do you want it at the point of the dagger or at the point of the bayonet? That cannot be done. Unless and until proper enthusiasm is created among the employees and the workers, the full co-operation of the workers and employees cannot be had and the economy cannot be built. The workers cannot work enthusiastically. In order to have their co-operation, you should help them to build up a healthy trade union movement. There are innumerable examples in our country. Wherever unions are recognised, wherever a healthy trade union movement is prevailing—whether these unions are controlled by the Communists or by the P.S.P. or by the Congress, does not matter—it has helped the employers, it has helped to increase production and to build up our economy. Everybody will agree with this. The Railways is the biggest industrial concern in this country. If these pitiable conditions prevail, we shall not be able to have the co-operation of workers and employees and we shall not be able to build up our economy properly.

What is the difficulty of the Railway Ministry and the Railway Board in recognising the Chittaranjan locomotive factory workers' union? These workers are surpassing the target of production. They are working so wonderfully and so nicely. Why should not their union be recognised? They have been agitating for the last five years for the recognition of their union. If this union is recognised, they will work more and good relations will be established. All the disputes can be easily settled and there will be no discontent among the workers in the Chittaranjan locomotive factories. Although their union is not recognised, they are working well. What I mean to say is, if their union is recognised, they will work more and enthusiasm will be created for them to work more. Every year, the hon. Minister speaks about the amalgamation of the two Federations. This time, he has not said anything about that. He has only said that staff coun-

cils are functioning properly. He has said in his speech that nearly 200 staff councils are functioning. I can say, there are many staff councils which are not functioning at all. The workers have no proper channel to put their grievances before the authorities. My hon. friend Shri S. M. Banerjee has referred to this. That is why Members of Parliament have to write a number of letters to the Ministers and General Managers, and other authorities concerned. Most of the time, a one-line reply is received: your letter is received and the matter is being looked into. Nothing happens. Very little result is got by writing all these letters although hon. Ministers have assured us that if hon. Members write, we shall look into the matter and take proper action. There are many examples. I have got a lot of papers here. Letters have been sent to the Ministers and the Managers concerned. No reply has yet been received by us.

**Mr. Deputy-Speaker:** He is not placing them on the Table of the House?

**Shri Muhammed Elias:** No; I am not placing.

**Shrimati Parvathi Krishnan:** The letters have been sent to the authorities and Ministers. These are only true copies.

**Shri Muhammed Elias:** I have got them to show you.

**Mr. Deputy-Speaker:** I was only afraid that they may be too heavy for the Table.

**Shri Muhammed Elias:** I will not trouble you by placing them on the Table.

Then, I shall come to a point which I have been raising in every one of my speeches on the Railway Budget, regarding nationalisation of Light Railways. Whenever I raise this question, the hon. Minister only says one thing, that the policy of the Government is not to nationalise the Light Railways although they have nationalised the Barsi Light Railway. I am

[Shri Muhammed Elias]

speaking especially about the Howrah-Amta Light Railway, and Howrah Shiakala Light Railway. These railway lines were laid about 80 years ago. At that time, the number of passengers was only 8 lakhs. It has increased from 8 lakhs to 59 lakhs. But, the carriages, the trucks are the same. There is no increase at all. The passengers have to suffer enormous difficulties. If you go there at any time, you will find that are passengers are travelling on the roof, and on the foot-boards. The speed of the main is only 10 miles per hour. The train takes three hours to go from Howrah to Amta or from Howrah to Shiakala. In this modern age, when people are travelling thousands of miles per hour, here is a Railway line where trains run only 10 miles per hour. It is sheer wastage of the time and energy of the people of that locality. They have got no alternative conveyance which they can use. Only this Martin Railway is there. Several times, the people of that locality have approached the Railway Ministry to nationalise this. One or two committees also have been set up, and they have given a report. But, no action has yet been taken. The Railway authorities are only interested in making huge profits. In spite of their huge profits, they increase the fares. This time, due to the introduction of the metric system, they have increased the fares in such a way that nearly it is double that in the Indian Railways. I may give one or two examples. From Howrah to Shalap, a distance of 10 kilometres, the Martin Railway monthly fare has been increased to Rs. 5.60. For the same distance, from Howrah to Uttarpara, 10 kilometres, the monthly fare is only Rs. 3.61. For a distance of 14 kilometres, from Howrah to Ramakrishnamati, the Martin Railway fare is Rs. 7.70. For the same distance, from Howrah to Konnagar, in the Indian Railway, the monthly rate is only Rs. 5.12. I can give many examples. I do not want to take the time of the House. In this way, the company is making enormous profits. This year,

—here is the balance sheet—they have declared a 6 per cent dividend. Even though they have increased the fares, the hon. Deputy Minister Shri Shah-nawaz Khan has stated that this Railway is running at a loss and that is why they have increased the fare. In reply to my question, in the last session, he has replied in this way. That is why I have brought all these materials to show that the company is not running at a loss. They are running at a profit. They have declared a 6 per cent dividend this year. I would request the hon. Minister too look into this matter. Howrah is the biggest small-scale industrial centre not only in India, but in Asia. It is the biggest engineering industrial centre in India. Every day, factories are coming up. In Howrah town, there is no place at all. They have to go outside Howrah town. How will they go and how will they run the factories when there is no conveyance? Only the Martin Railway is there. How will the employers go and build factories? If this is nationalised and modernised with electrification and dieselation, I can say that expansion could be done very properly and very quickly. New factories can come up, and the congestion in Howrah and Calcutta town can be greatly reduced. If the train covers these 30 miles in half an hour or 45 minutes, people will not live in town, they will go to the countryside. Thus, Howrah and Hooghli districts can be developed properly. It will bring a large amount to the exchequer, and be beneficial to the people and the country if this railway line is nationalised.

The people are very much doubtful of the stand taken up by the Government not to nationalise this railway line. I shall quote one letter. The people demanded the opening up of the road which had been constructed as a national highway about six years ago. They approached the Government of West Bengal that buses should be allowed to ply on it, so that their suffering could be reduced, but the

West Bengal Government in their letter No. 453-WT/TIB-224/58, of 31st January, 1959 has said:

"As regards the question of plying buses and heavy vehicles on Howrah-Bomjur-Amta road, I am to say that in order to avoid unhealthy competition between road transport services and Railways, Government decided not to issue stage carriage permits on routes running parallel to Railways without prior consultation with the Railway Authorities concerned. A restriction prohibiting the plying of heavy goods vehicles on Howrah-Domjur Road beyond Baltikari has also been imposed for safeguarding the interest of the Railway Authorities concerned."

This railway is controlled by one of the biggest industrialists of the country, Sir Biren Mukerjee, and that is why the Government is very much afraid of touching it. He is a very rich man, and his interests will be affected if this Railway line is nationalised. That is why Government is not touching it, and allowing this railway to exploit the people and the workers. They are damaging the interests of the country. That is why I urge upon the Government to look into this matter and take necessary action, and nationalise this railway line and modernise it.

There are two or three other small things. The Shalimar Marine Workshops which had been functioning very well for the last 80 to 90 years, has been suddenly closed down by the Railway Board, and the workers have been transferred to Kharagpur. This workshop had been maintained for repairing wagon carrying steamers plying between Shalimar and Garden Reach, but this steamer service was stopped some years ago after the construction of the Wellington Bridge. This factory was producing axle boxes and many other parts, but suddenly the Railway Board has closed it down. They are placing orders with various

private factories for production of axle boxes etc. which can also be produced in this factory by the highly skilled workmen of this factory. I cannot understand the meaning of closing down this factory. I request the Government to look into this matter, so that this factory is reopened and remodelled, so that it can produce the required materials for the Railways.

( I wish to pay a compliment to the Railway Minister. So, you may please allow me one minute.)

( Mr. Deputy-Speaker: I have no special preference for compliments.)

Shri Muhammed Elias: Only one minute, Sir.

He has mentioned in his speech that nearly 26 co-operatives have been organised on the Indian railways. It is a very good thing. This must be encouraged. The number of co-operatives should be increased, so that the contractors cannot get any opportunity. The system of recruiting contractors is the root of corruption. Every time many same contractors get order in spite of a higher quotation than other new contractors who want to enter in the field. If co-operatives are organised, and all these works are given to them, the workers will also be benefited, the railways will be benefited, and corruption will be abolished. It will be a very good thing for the Government and railways to encourage and develop co-operatives, as there are done in Sweden and other Scandinavian countries, of which I have personal knowledge. Huge big factories are being run there on co-operative lines by workers. That can be done here also.

Wagon-breaking is also a very important thing, but I have no time to speak about it.

Mr. Deputy-Speaker: It was important, and therefore it was left to the end?

Shri P. R. Patel.

**Shri P. R. Patel** (Mehsana): On the floor of the House we have heard many suggestions for new railway lines from all regions, from all States, and I would like to add one more to them. All the suggestions were made without suggesting how to get the funds, but I am making a suggestion with the way to find the finance.

**Shri Surendranath Dwivedy** (Kendrapara): Alternative Railway Budget?

**Mr. Deputy-Speaker**: I thought he was offering.

**Shri P. R. Patel**: Yes, Sir. I am offering.

It has been decided to link Udaipur with Himmatnagar. It is good decision. I may tell you that very recently rowdism was indulged in when one of our hon. Ministers was there. I think rowdism should not be allowed to pay any dividend to anybody. The decision that has been taken, I hope, will be implemented without delay.

I am suggesting that Himmatnagar be joined with Vijapur, a tract of only 12 miles. Naturally, there is the question; where is the finance? I would request the hon. Railway Minister to refer to Audit Report, Railways, of 1959. I am reading a few lines from that:

"Meanwhile it came to light that the ex-Baroda State Government had made over at the time of merger a sum of Rs. 112.7 lakhs in the form of a reserve fund to be utilised *inter alia* for capital improvements, extensions and developments exclusively of the Baroda Railway system."

Vijapur is on the ex-Baroda railway system. For the extension of the line from Vijapur to Himmatnagar, that amount can be used. The amount was placed in the hands of the Central Government on 1st May, 1949, and I think during these twelve years the

interest accrued on it would be at least half the original sum. So, an amount of about Rs. 160 lakhs is with the railway administration. I hope this amount will be used in the ex-Baroda territory for the extension of the ex-Baroda railway as per the terms of the fund.

Bhildi is on the Kandla-Deesa section. It is a junction joining Rajasthan with Gujarat. Bhildi can be linked with either Patan, Harij or Becharaji, which would be a tract of only about 30 miles. This way we can join Udaipur with Gujarat, and the passengers travelling on this line can straightaway go to Rajasthan, Marwar Junction and Bikaner too. My submission is that thereby we will be able to ease overcrowding between Ahmedabad and Ajmer.

The overcrowding is so much and it would be very difficult for me to give a description of the overcrowding between Ahmedabad and Ajmer. I think the Railway Administration will agree with me that there is need to run an extra train on this route. But even though this demand has been made, it has not been conceded so far, and the reason given is that we cannot run more passenger and goods trains than they are running at present. If Himmatnagar is not connected with Vijapur, and directly to Bhildi,—because there is already a railway track between Vijapur, Becharaji and Harij then the overcrowding would be much more, and it would be beyond the capacity of the railways to carry the passengers.

I know that about five years back, when Shri Tulsidas Kilachand represented my district, the hon. Railway Minister gave an assurance that there will be a double line between Ahmedabad and Mehsana. I think they are true to their promise. A double line is already constructed between Ahmedabad and Kalol, but from Kalol to Mehsana, no progress has been there. This line was to be completed during the Second Five Year Plan. I would

request the hon. Minister to look into this matter. Without a double line, the present overcrowding could not be eased and more trains could not be run. So, it would be in the interests of the Railway Administration to complete the double line. The overcrowding is so much that the passengers have not only to stand but they become packed as if in the 'Black Hole of Calcutta'—of course, that is an imaginary thing, as the present history tells us; the fact is that the passengers are actually packed. Many times, I travel in third class, even today, and I see the conditions of the third class passengers myself.

If we look to the figures, the earnings that we get from the third class passengers are much more than what we get from the first, second and air-conditioned class passengers. The total income in 1957-58 from passenger fares was Rs. 1,20,05 lakhs. Out of these, the third class passengers gave us Rs. 1,06,64 lakhs. Now, let us see the figures for 1959-60. The total that we earned from passenger fares was Rs. 1,26,50 lakhs. Out of these, the third class passengers paid us Rs. 1,12,77 lakhs. So, my submission is that most of the income that we get is from the third class passengers, and yet we look to the amenities of the first class passengers and air-conditioned class passengers. I think we must look to the amenities of the passengers who pay us more.

There are certain other things also that I would like to urge. On my side, even at my place, Kadi, on the Bcharaji-Kalol line people have been requesting the Railway Administration to give them a platform shed.

So many passengers come and so many go. Also on fair days, people go to Bachhraj. But this small request is not heeded. My submission is that the railway authorities should look into such matters and provide platform sheds at small stations and not look only after Delhi, Bombay and Ahmedabad.

It has been said on the floor of the House that the employees are victimised and trade unions are not recognised. I am not in favour of victimisation or any such thing. But what does our experience tell us? If the last general strike had succeeded, what would have been the condition of our country? Those political workers who instigated the strike thought that they would capture the Government by paralysing the Government and the whole country. They could not succeed. Now these are the persons who are complaining of victimisation.

An Hon. Member: He is a new convert.

Shri P. R. Patel: However, I would plead with the Railway Administration that after all, we should be very liberal. I know of two cases in the Mehsana section. I think liberal treatment requires to be given. At the same time, I wish that the Government should be rather alert and awakened to see that there is no strike in future and no organisation, whether it may be a trade union or any other union, is recognised which talks of strike or encourages strike. We do not want any unions which would come in the way of the development of the country and peace and order in the country.

16.37 hrs.

[MR. SPEAKER in the Chair]

I know of the achievements of the railways, but before I speak on them, I would admit one thing. When we got independence, the railways—the track, locomotives and all those things—were in such a condition that we were in a very unenviable position. Tracks were worn out or removed and sent to Mesopotamia, wagons and coaches were sent abroad and engines were taken away. We were very poor in these matters. But during the last ten years, we shall have to admit that we have made progress. We are manufacturing engines, coaches,

[Shri P. R. Patel]

wagons and so many other equipments. We are just on the verge of self-sufficiency. This is not a small thing. If we do not give credit to the Railway Administration for this, I think we will be failing in our duty. I congratulate the Railway Administration on these achievements. I have been to Madras and have seen the Integral Coach Factory. I must admit that it is doing very well. At the same time, I will fail in my duty if I do not bring certain things to the notice of the Administration.

The investment that we have made on the railways is very huge. And, in these last 10 years we have been adding more to our investments. It has gone up to Rs. 173,912 lakhs. Do we get sufficient income, looking to the investment? My submission is that we do not get the income that we should get, whatever be the reasons. This is our monopoly concern. No doubt it is a concern which does service to the people. But that does not mean that it should cease to be a commercial concern. We should try to earn more from this. The reason why we do not earn is that the expense ratio is very high.

If you go to any station, to any department, you will find that there is huge expenditure, more persons than required for the job. The Railway Administration should look into this and make the concern earning.

When there are demands for more tracks, it may be said that in our country we have got the longest route mileage. It comes to 34,487 miles. But looking to the area of our country, the number of sq. miles, which is 12,59,797, according to my calculations, it comes to 2.7 miles per 100 sq. miles.

**Shri S. M. Banerjee (Kanpur):** In terms of kilometres?

**Shri P. R. Patel:** So, that is not much. We should have more lines. Every attempt should be made to extend our railway lines and to give more service to the people; at the

same time, it should be efficient service.

**श्री २० डॉ० पाटिल (भीर) :** अध्यक्ष महोदय, आपने जो मुझे बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

मैं एक ऐसे पिछड़े इलाके से चुना गया हूँ कि उस इलाके में बिल्कुल रेलवे नहीं है। मैं जिस कांस्टीट्यूएंसि से चुन कर आया हूँ वह इलाका बहुत पिछड़ा हुआ है। वह मराठवाड़े का हिस्सा है। मराठवाड़ा वह हिस्सा है जो सैकड़ों साल से निजाम के मातहत रहा। उस वक्त उसकी प्रगति की कोई गुंजाइश नहीं थी। भारत आजाद होने के बाद भी उसको आजाद होने में कुछ दिन लगे और भारत सरकार ने जो पुलिस कार्रवाई की उसके जरिए से हम आजाद हो गए। उस वक्त दो साल मिलिटरी का राज्य रहा। उस वक्त कोई प्रगति की गुंजाइश नहीं थी। बाद में चुनाव हो गये और चुनाव के बाद कुछ माँगें पेश करनी थी लेकिन उस वक्त भी रिभाग्मेनाइजेशन की बंजह से मराठवाड़े को प्रगती के लिये माँग करने की कोई गुंजाइश नहीं मिली। बाद में फिरते फिरते इस वक्त यह इलाका महाराष्ट्र में है। वहाँ के चीफ मिनिस्टर थोड़ी बहुत गुंजाइश दे रहे हैं, लेकिन वह ऐसा इलाका है कि वहाँ के काश्तकारों को अपना उत्पादन बढ़ाने के लिए और उसे अच्छे मारकेट में ले जाने के लिए कोई सहूलियत नहीं है। मेरा डिस्ट्रिक्ट ऐसा है कि उसमें एक माइल की भी रेल की लाइन नहीं है। चुनाव के वक्त लोगों की यही माँग थी कि हमारा मेम्बर पार्लियामेंट में जाने के बाद पहली माँग यही रखे कि हमारे यहाँ रेलवे की गुंजाइश हो। मुझे तो यही खास कर रिकवैस्ट करनी है धानरेबिल मिनिस्टर से।

**रेलवे उपबन्धी (श्री साहूनाबाबू साँ) :**  
वह कौनसा डिस्ट्रिक्ट है।

श्री १० हों पाटिल : वह मराठवाड़े का भीर डिस्ट्रिक्ट है। वह इलाका बहुत पिछड़ा हुआ है। वहाँ पर जो लोग अपनी मेहनत से पैदा करते हैं उसको मारकेट में ले जाने की बिल्कुल गुंजाइश नहीं है। वहाँ के लोग बम्बई के मारकेट में अपना माल ले जाना चाहते हैं लेकिन ऐसा नहीं कर सकते। उनके पास इसके लिए कोई सहूलियत नहीं है। इसलिए आनरेबिल रेलवे मिनिस्टर इसके ऊपर ख़ास करके ध्यान दें। वहाँ पर एक छोटी बड़ी कोई लाइन लगा दें तो बहुत अच्छा हो। वैसे तो हम चाहते हैं कि पूना से नांदेद तक वाया वीर एक लाइन हो, लेकिन अगर यह न हो सके तो कम से कम अहमदनगर से परली तक वाया आण्टी भीर एक लाइन बना दें। तीसरी पंच-वर्षीय योजना में जल्दी से जल्दी इसका सरवे करा कर इसको बनाने की कोशिश की जाए। मेरी दूसरी कोई मांग नहीं है। मैं हाउस का ज्यादा वक्त नहीं लेना चाहता। मैं तो खुद मेहनत करने वाला कास्तकार हूँ और बगैर पढ़ा लिखा हूँ। मेरे जिले के लोगों की यही आशा थी कि हम में से कोई आदमी चुन कर जाए और हमारी यह तजवीज भारत सरकार के सामने रखे और ख़ास कर आनरेबिल रेलवे मिनिस्टर से मारुजा करे कि हमारी पहली मांग रेलवे लाइन की है। छोटी बड़ी किसी भी लाइन आप अहमदनगर से परली तक बना दें। अगर यह न हुआ तो हम समझेंगे कि कुछ नहीं हुआ। मैं लोगों को आश्वासन देकर आया हूँ कि मैं उनकी मांग को भारत सरकार और आनरेबिल रेलवे मिनिस्टर साहब के सामने रखूंगा यह भ्रमसद मेरा पूरा हो गया। मैंने उनकी मांग आपके सामने रख दी। आप समर्थ हैं और इस काम को कर सकते हैं, आप नहीं करेंगे तो हम और किस के पास अपना मारुजा लेकर जायेंगे।

मैं जिस इलाके से आया हूँ वहाँ के लोग अनपढ़ हैं पर मेहनत करने वाले हैं। लेकिन

जो सरमाएदार देहातों में हैं वे उनको फंसा लेते हैं। मारकेट अपना माल ले जाने की सहूलियत नहीं है और एक छोटा कास्तकार अपने माल को इतने दूर के मारकेट तक नहीं पहुँचा सकता और इसलिए कम दाम पर गांव के सरमाएदार को बेच देता है। तो यह मराठवाड़ा का बहुत पिछड़ा हुआ इलाका है। इसको कई राज्यों में चक्कर काटना पड़ा है। और अब आजाद होने के बाद वहाँ के लोगों की पहली मांग रेलवे लाइन की है। दूसरी चीजें भी हमें मिलती जायेंगी। महाराष्ट्र के चीफ मिनिस्टर हमारे लिए कुछ कर रहे हैं लेकिन इतना बड़ा काम तो वे नहीं कर सकते क्योंकि इसका बड़ा खर्चा है। इसलिए भारत सरकार के जरिए ही यह काम होने वाला है। रेलवे मिनिस्टर साहब इसको कर सकते हैं। यह मेरे बड़े भाग्य है कि इस वक्त रेलवे के तीनों मन्त्री यहाँ मौजूद हैं और स्पीकर महोदय भी बैठे हैं। तो मेरी प्रार्थना को आप पूरा करें। हमारा इलाका बहुत पिछड़ा हुआ है। मैं समझता हूँ कि हमारी मांग जरूर पूरी होगी। इससे ज्यादा मुझे कुछ नहीं कहना है। मैं चाहता हूँ कि इस लाइन का जल्दी से जल्दी सरवे कराया जाए। ज्यादा वक्त लेना मैं नामुनासिब समझता हूँ क्योंकि और बहुत से पढ़े लिखे लोग बोलने वाले हैं।

मुझे जो इजाजत मिल गयी बोलने के लिए तो मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि ख़ास कर और डिस्ट्रिक्ट के बारे में सोचें और नक़्शा देखें कि वहाँ के लोगों की कौन-कौन-कौन-सी सहूलियत मिल सकती है। वहाँ के लोग रेलवे के बगैर बड़े बेजार हैं और परेशान हैं।

इसलिए अहमदनगर से परली तक वाया आण्टीविड़ एक रेलवे लाइन बिछाने की कृपा की जाय। ऐसा होने से वहाँ की गरीब जनता आनरेबिल चीफ मिनिस्टर और माध ही माध हमारे रेलवे मन्त्री महोदय का बहुत धन्यवाद करेगी। बस और अधिक न कहते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**Shri Manay (Bombay City Central—Reserved—Sch. Castes):** I propose to deal with the grievances of labour in general and the Scheduled Caste and Buddhist employees of the railways in particular, but before doing so, I wish to draw the attention of the Railway Minister to certain problems of Maharashtra State and about a new line in Mysore State. Regarding Maharashtra, the demand for this Konkan railway, which used to be known as the Diva-Dasgaon railway, was put up many, many years ago, and all the predecessors of the present Railway Minister had promised that the railway would be laid up to Dasgaon. Not only that, in the second Five Year Plan it was promised; that before the second Five Year Plan period was over, the Konkan area will get the Diva-Dasgaon railway.

At page 10 of the Railway Minister's budget speech, the Railway Minister has been pleased to refer to this Konkan railway in these words:

"Final locations of Diva-Panval, Uran.....are in progress."

I fail to understand how, instead of Dasgaon, this Uran has come in. To give you an idea about it, I may mention this point that there is a vast distance between Dasgaon and Uran that even if the railway is extended up to Uran, it will not solve the problems of the Konkan people. This railway has found its place in the Plan after deliberations, after representations, after the Government of India in general and the Railway Ministry in particular having been convinced of the need of Konkan people to have this railway. After doing so much, I am greatly surprised to find that the promise has not been kept. The promise was that the railway line should be up to Dasgaon, but now the hon. Railway Minister, in his speech, has mentioned that the final locations of Diva-Panval-Uran are in progress: that is, the line is up to Uran only. Some of the words which the Railway Minister has used in relation to this line have been mentioned in the Third

Plan. I only hope that this railway up to Dasgaon will be an accomplished fact at least before the end of the third Plan. This is the expectation and the feeling of the people of Konkan.

Now, I come to the second aspect, namely, the new lines in Mysore State.

**Mr. Speaker:** Is it not possible to have a railway line all along the west coast, from Bombay to Cape Comorin?

**Shri Jagjivan Ram:** Nothing is impossible provided the resources are available.

**Mr. Speaker:** If there is a huge mountain and so if it is abnormally costly, it may be impossible.

**Shri Jagjivan Ram:** It is a very difficult area, but our engineers are in a position to do that, provided we have the necessary resources.

**Shri B. K. Galkwad (Nasik):** It is a neglected area; in that whole part, you will find that there are no railways.

**Shri Manay:** I appreciate the point of the hon. Railway Minister that the place is a mountainous one and maybe from the financial point of view, it may cost more. But at the same time, one point to be appreciated is that this demand has been there since the last thirty years and the hon. Railway Minister and his predecessors had agreed that they would give the railway line up to Dasgaon. Not only that; engineering survey and all sorts of surveys were made and if I may say so, even some provision was made to have the railway line up to Dasgaon. But I do not know what happened in between, because Dasgaon is dropped and it is stated here that it would be only up to Uran. That was the point I was making out.

Another demand is for a railway line in Belgaum district from Nipani to Raibaug. The distance is only 30

miles and another point is that it is a plain land. The people of Nipani want this railway line for many justifiable reasons. Firstly, this taluk has a population of 3 lakhs of people. Throughout India, nowhere you will find a taluk where 3 lakhs of people are residing. Besides, this is a commercial place and a very important business centre in Belgaum district. Tobacco is the product which we export and we get foreign exchange also. This is a place where there is tobacco

and it should get a railway line to help the mercantile community to send more tobacco from this place conveniently by rail.

**Mr. Speaker:** The hon. Member might continue on the next day.

17 hrs.

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Saturday, March 4, 1961/Phalgun 13, 1882 (Saka).*

---