

**SHRI K. NARAYANA RAO :** The very word "personal explanation" indicates that there is something personal about certain things which either he must have misunderstood or has omitted to mention or something like that. Therefore, my submission is that his point of order is out of order, and he ought not to be permitted. Now, having permitted this, I come to the second point. You are a constitutional lawyer and you know the constitutional niceties; you know what the position of the Governor is in the State and what the position of the President is in the set-up of the Union and its relations with the States. There are umpteen marginal areas where the discretion is available for the Governor.

In this context, let us see what the hon. Member has said. After all, the Governor is an institutional head; he is a constitutional figure. Tomorrow, when it comes up,—and the conventions are there—he is entitled to delete those things which may relate to personal things.

**SHRI RANDHIR SINGH :** He need not read the address. Read the Constitution please. (*Interruption*)

**SHRI K. NARAYANA RAO :** If the State Government,.....

**MR. DEPUTY-SPEAKER :** I have followed your point.

**SHRI K. NARAYANA RAO :** Suppose, if a State Government brings in a message mentioning certain personal things about the Governor, the Governor is entitled to delete those things.

**MR. DEPUTY SPEAKER :** I had followed your point. Do not amplify.

**SHRI K. NARAYANA RAO :** We are anticipating something, as to how the Governor is going to face it. (*Interruption*.)

**MR. DEPUTY SPEAKER :** Do not raise a controversy.

**SHRI K. NARAYANA RAO :** Now as this question has been permitted to be raised, the point is, whether it is proper

on the part of the State Government to incorporate any message like that, any wording about the Governor. That is a matter.....

**MR. DEPUTY SPEAKER :** Where is the argument necessary? The question is this. Shri Narayana Rao has pointed out and Shri Randhir Singh has also mentioned it: I must confess that Shri Madhu Limaye has under the rules a right to offer a personal explanation, with permission of the Chair. But he has widened the scope of the personal explanation. I think he will also admit that. He has of course the right to make a personal explanation. But so far as the issue that has been raised here is concerned, the point is this. The matter is likely to crop up tomorrow. I presume all of them are serious about it. He wanted to raise the question of interpretation of that particular Article and the ambit of discretion available to the Governor in these matters. Therefore, I allowed him. Certain other issues also were raised. As I have pointed out, whatever was said regarding this matter, to avoid any crises or critical moment, that would be conveyed by the Minister of Parliamentary Affairs.

**SHRI J.M. BISWAS :** Under whatever cover the issue might have come up, the fact remains that in West Bengal tomorrow some crisis is going to be created. That is a problem before the country and I request you to allow a debate on the issue. Mr. Dharma Vira should not be allowed to remain there.

**MR. DEPUTY-SPEAKER :** I am not in a position to say anything. Now, we shall continue with the railway budget discussion.

----

14.42 hrs.

**RAILWAY BUDGET GENERAL DISCUSSION—Contd.**

**MR. DEPUTY-SPEAKER :** How much time would Dr. Ram Subhag Singh require for reply?

**THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH):** About 50 minutes.

**SHRI KIRUTTINAN (Sivaganja):** Sir, our hon. Railway Minister has tried to paint a rosy picture by presenting the Railway Budget with a meagre amount of surplus of 1.91 crores. Even about this he is not confident. He has said that unless costs increase for reasons beyond the control of the railways, the anticipated surplus of Rs. 1.91 crores would be realised.

For the year 1969-70, the Railway Minister estimated gross traffic receipts at Rs. 946.80 crores—an increase of Rs. 45 crores over the current year and ordinary working expenses at Rs. 665.35 crores—Rs. 25 crores higher than the current year.

But the financial administration of the railways is far from satisfactory. The Audit Report for 1968-69 clearly shows that crores of rupees have been wasted due to lack of efficiency—not one or two cases, but a number of cases; not in one or two railways but in almost all railways. I need not go into all these details. But I would like to ask the hon. minister what steps he is going to take to remove all these irregularities.

I cannot congratulate the hon. Minister because, although the budget has not proposed an increase in fares and freight, it has given indication of fares and freight structure being rationalised, based on the results of recent cost studies. The cost studies show that the passenger fare is lagging behind cost and similarly freight for long distance haulage of bulk commodities is also below cost. So, the rationalisation move will take care of this!

Further, the Railway Board is still pursuing the removal of certain lines by saying that they are unremunerative. The State Governments, particularly the Tamil Nadu Government, are against this proposal. Railway lines are considered to be most important things for industrialisation of a particular area. So, if the Central Government will come forward to remove any line in Tamil Nadu, the people of Tamil Nadu will

not allow it. They are ready to face any consequences arising out of this opportunity to warn the Government not to engage their machinery to dismantle or remove the existing things, but to construct new things.

Further, the explanatory memorandum on the Railway Budget for 1969-70 shows no provision for new lines on the Southern Railway, particularly in Tamil Nadu area, during the budget year—the first year of the fourth plan. There is a token provision of Rs. 6 lakhs for open line works on the railway. These works which are estimated to cost a total of Rs. 637 lakhs include doubling of the track on the Madukkarai-Kankjikode, Alwaye-Ernakulam and Morappur-Daampatti sections. What does it mean? Practically nothing is going to be done on these works in 1969-70.

An appendix to the memorandum mentions a preliminary engineering-cum-traffic survey for a parallel broad gauge line between Guntakkal and Dharmavaram and for conversion of Dharmavaram-Bangalore line into broad gauge, as having been undertaken during 1968-69. But, Sir, nothing has been said about the proposed traffic and surveys for a broad gauge line between Ktirur-Dindigul-Tuticorin or about the survey conducted for electrification of the Madras-Vijayawada and Madras-Arkonam sections. With great difficulty the Government has decided to reassess the previous survey reports of Tirunelveli-Cape Comorin-Trivandram rail link.

As far as Madras-Arkonam electrification is concerned, the former Railway Minister Shri Poonacha said in January last year that a detailed programme had been prepared and the work would begin soon. Over a year has passed but still there is no provision for this. This is after all a relatively small project involving hardly Rs. 3 crores excluding rolling stock. This is highly unfair on the part of the Central Government. This step-motherly treatment will definitely effect the Congress Party in Tamil Nadu.

Our State Government has also suggested so many new rail links to be taken up during the Fourth Five Year Plan period. I would also request to Govern-

[Shri Kiruttinan]

ment to make a survey to connect Aranthangi to Thondi and Thondi to Manamadurai, the area which is completely neglected for the past so many years. Steps should also be taken to connect Madurai and Karaikudi which has got a large industrial and developmental potential.

Much has been said by the hon. Minister about cordial ties with labour. "I have had the pleasure of being associated with the working of the Railways in the past and had come to acquire a high opinion of the calibre of railway men of all ranks" he said. He also said: "I trust that in my renewed association with them, I shall have opportunity to form a still better opinion of their ability and devotion to duty and that they will be continue to give their best to the Railways and the country".

We always expect such callings from the hon. Minister. At the same time the hon. Minister and the Railway Board should cooperate and be kind enough to hear the grievances of the employees and take suitable action to remove their difficulties. The hon. Minister should intervene whenever the bureaucratic officials take chance to victimise the employees.

In Trichy, Sir, one Divisional Superintendent is going to the possible maximum extent to victimise to poor firemen. Every day some firemen are being removed from service. These things were brought to the notice of the Minister on several occasions, but I regret to say, Sir, that nothing has been done so far. So I request the hon. Minister who is new — and I hope that he is capable of tackling all these problems to do something good to the firemen in Trichy Division.

I want to say something about the commercial clerks in Railways. I have been told that there is a proposal to reduce the number of commercial clerks, in the name of economy drive, only in the Southern Railway and not in any other Railway. Why is it only in the

Southern Railway? During the past few years the axe of economy was falling on this category alone. In 1961 the number of commercial clerks in Madurai Division was 800 whereas it is 600 at present. Already the commercial clerks are over-working without getting any over-time allowance. They get no promotions even after ten years. They are demanding for additional clerks for preparing statements, indents etc. Traffic has also increased. The revenue receipts have increased. The Department itself is printing three or four times the number of tickets. In view of these facts, where is the necessity of reducing the number of clerks? Both in Madurai and in Trichy Divisions about 60 clerks have to be sent out. This is a grave problem to which our hon. Minister should pay his immediate attention.

I now come to the question of SAS qualified staff. The Budget speech contains no special benefit for class III Accounts Staff though the same is very liberal in doling out gifts to officers. SAS railway staff after passing the examination as early as in 1957 are sitting on the maximum of the clerical scales for the last four years and have no chances of promotion for another decade or so. What do the Ministry of Railways propose to do in their case?

The Commercial Clerks Association made a representation to the hon. Minister, Shri Poonacha, when he was the Railway Minister and he had promised to refer this case to a one-man tribunal. So, I would request the present Railway Minister to uphold the assurance of his predecessor by referring this matter to a one-man tribunal.

Lastly, I want to make a mention about the recognition of trade unions. We of the DMK always prefer one union for one industry. But the Union Government follows a policy of any number of unions for one industry. Even this policy is not followed properly by the Central Government. As far as the railways is concerned, only two unions have been recognised—NFIR and AIRF. After the token strike on 19th

September AIRF has been de-recognised. So, there is only one union, which is a Congress union. The Central Government says that all demands should be represented through a recognised union. What does it mean? It means that all the demands should be represented through the Congress union. How is it possible? So, my suggestion is that all organised unions should be recognised. It is not possible, I have got another alternative. Kindly derecognise all unions. The Commercial clerks have their own association, which is registered. The firemen have their own council, which is registered. So also, station masters, guards, drivers and ticket-examiners. All of them have got all-India federations. So, the government can ask all these federations to form a confederation in which all types of workers can be represented and that confederation can be recognised. I hope all sections of this august House will appreciate this move and accept my suggestion.

During the course of his speech the hon. Minister said that 23 new trains have been introduced in the current year. I have requested the government so many times to introduce a new express train between Madurai-Rameswaram and Madras-Rameswaram-Virudhunagar via Manamadurai-Trichy chord. I hope our new Minister will consider this suggestion.

SHRIMATI TARA SAPRE (Bombay North-East): Mr. Deputy-Speaker, Sir, at the outset I would like to congratulate our Railway Minister for the *status quo* position of the passenger fares. But, at the same time, I think it unwise to increase luggage fare by the backdoor.

I am going to confine myself to the problems of Bombay city. Bombay is the industrial capital of India, essentially an island joined to the mainland at the northern tip near Kurla. The chain of islands runs north-south and creeks between the islands have been filled up. The main centre of business activity is at the south end of the island and the

housing is expanding to the northern end of the island. Nearly 2.2 million commuters come from the suburbs to business centre in the morning and equal number also go back to suburbs in the evening to their residents. The intra-city transport for the region is provided by the municipal bus service. The capacity of the bus service of carrying commuters during the peak hours has reached the point of climax. Now it is beyond the capacity of the bus service to expand their units and run during the peak hours. There is steeply increasing congestion on the roads, with an average 10,000 vehicles being added every year, and the law of diminishing return has already set in.

The suburban services of the railways, therefore, form the backbone of the mass transportation system of Bombay. It is, therefore, of utmost importance for the well being of this city and, to a certain extent, of the entire country that the Suburban services of the railways are maintained at the highest level of efficiency.

From the above discussion it is a natural corollary that some immediate and definite action ought to have been taken by the Railway Ministry. But I feel very sorry to say that no concrete proposal has been accepted by the Ministry to solve this complex and ever pressing problem of Bombay suburban traffic. On the contrary, the Ministry advocates that the Railways should take up a survey for the final location and detailed planning of the suburban dispersal line in Calcutta and a techno-economic feasibility study for a mass rapid transit system in Calcutta. This means that there is a definite programme by the Railways for Calcutta, while for Bombay a survey for a third terminal in Ballard Estate is a proposal which is not at all feasible for two reasons. There is a lot of goods traffic of the Port Trust on that line and the line will not provide rapid mass transit at all because Ballard Estate is at the southern end of the island near the business centre and the bulk of commuters come from the northern suburbs to the southern part. Many authorities on the trans-

[Shrimati Tare Sapre]

port system have expressed their opinion about the uselessness of this proposal. This wastage on the survey is meaningless. Kurla Mankhurd survey section is to serve the goods traffic.

Now our demand is that immediately, like Calcutta, a techno-economic study for a mass rapid transit system in Bombay must be taken up along with Calcutta. Secondly, it has been assessed that with an investment of about Rs. 60 crores on the two railways, some 50 per cent capacity can be increased by quadrupling of the Grant Road-Churchgate section on the Western Railway and an investment on coaches lay-out for running 12-coach trains in place of the present 9-coach trains. This is the immediate demand and for this the Railways will require some foreign exchange which should be sanctioned without hesitation. Even this addition of some coaches and lengthening of platforms, stabling and repairs facilities will require at least four to five years if we start in right earnest. There will be abandoning of some existing schemes for which public opinion must be created. Such an increase of 50 per cent in the capacity will, however, be helplessly inadequate when considered in the context of the prevailing distressing overcrowding of trains and the potential for further growth as explained above. In this context a Grade Separated Rapid transit system for the region is a 'must'. Ordering of such a survey with foreign exchange supported by some developmental agency is an immediate necessity.

The Central Railway has already recommended a survey of a project—a third Ghat route to join Kalyan to a convenient point on the Dhond-Manmad line—so that the needs of long distance passengers and goods transport from and to Bombay region can be met adequately for a long time to come. This will help remove the congestion at present.

There is a demand for starting more trains from Bombay in all directions. The further growth of industry in Bom-

bay area, setting up of a subsidiary port at Nova-shiva and the need for rail transport to feed the population of the metropolitan city from the upcountry region—all these things are beyond the capacity of the two existing routes towards Poona and Nasik. Hence there is an immediate need for the survey and construction of a third Ghat route to join Kalyan at a suitable place with the Dhond-Manmad Railway.

I do not consider it right to take away the facility of free railways passes enjoyed by railways servants of all classes; in fact, we are a poor country and as such we are not able to look after our employees as we should, being the welfare state. My suggestion will be that all railway servants should get an equal number of passes and there should not be any discrimination. Secondly, retired persons if they are getting pensions and provident fund, should not get free passes.

SHRI RANDHIR SINGH (Roh-tak): What is the harm if there are no passes?

SHRIMATI TARA SAPRE: There should be some passes because that is the only facility that they are getting.

15 hrs.

DR. MAITREYEE BASU (Darjeeling): Mr. Deputy-Speaker, Sir, at the outset I thank you for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget.

I only want to emphasize two points. One is about the narrow-gauge railway line running from New Jalpaiguri to Darjeeling. This was disrupted during the floods and landslides of October, 1968. The road haulage was also disrupted. The roads were very much eroded. The road has now been reconstructed. But I do not see any point in not reconstructing the narrow-gauge railway line as well. This line had the old name of Darjeeling-Himalayan Railway. It is still the Darjeeling-Himalayan Railway. It has got its historic value; it has got a strategic value.....

**SHRI DHIRESWAR KALITA** (Gauhati) : There are no passengers.

**DR. MAITREYEE BASU** : There may not be any passengers. Why is he speaking like that ? He is not interested in Darjeeling constituency. He is only interested in his own constituency. How does he know there are no passengers ? Probably Mr. Kalita does not like my speech. That is why he is interrupting me. But I do not care.

**SHRI RANDHIR SINGH** : We like your speech very much.

**DR. MAITREYEE BASU** : There may be passengers or there may not be passengers. It may be a paying line or it may not be a paying line. Sometimes, these public utility services have to be considered from another angle, whether it is of a strategic value, it is of some other value, whether it is of historic value. As I have already said, it has got historic value. It has a strategic value of great importance because it is on the border of Sikkim and Bhutan. It has got the value of giving employment to the local population. There is no other way of haulage of heavy material. Why they are not paying attention to this particular line I do not understand. The road and the railway line run side by side. Since they have built up the road, specially in Sonada where it has been built up from the very bottom of the valley, why the railway line should not be reconstructed is a mystery to me.

There is also some agitation there. I am not in favour of agitation to get something done. If the Railway Minister or the Government as such want an agitation, they will have an agitation. The agitation is already under way. The other day, I asked for a short notice Question to be replied to. But the Railway Minister was unkind enough to reject it. Naturally, I am using this time of the House to bring the whole matter to the attention of the public. Such persons who have already visited Darjeeling will all agree with

me that this is really something to be proud of. It serves the highest mountain station at the highest altitude in the whole world, I believe. The Ghoom railway station is at an altitude of more than 8000 ft. high. As such, it is a tourist attraction also. But I am not in favour of a tourist attraction only. All the economic, political, strategic and historic factors are there. This must be done at a very early date to allay the fears and anxieties of the local people and also in view of the importance of local employment. That is also of a very great importance.

The other point to which I want to draw the attention of the Railway Minister is about the link between Cuttack and Paradip port. I do not know whether the Railway Minister has mentioned about it. I did not hear him. The Paradip port is being built at a high cost. About Rs. 24 crores have been spent. A fully mechanical plant for ore-loading has been established there. There is the Express Highway built at a cost of Rs. 21 crores. The State of Orissa which is not very affluent has spent so much money and now, if all this new equipment is not utilised, what are we going to do ? How are we going to improve our port capacity ? The port capacity has to be increased. There is no doubt about it. There is so much talk of planning, having the major ports commission and so on and so forth. But if a port which has already been in existence for three or four years does not get the food that it needs, how can it function ? This is a port which has a great potentiality. It can handle already a ship of 30 feet draft and it may even go up to 35 feet draft, which is not a joke, which is a very important thing. This railway line is also not of a very great length either. In spite of that, this has not been built. I think, the Orissa Government has not been able to acquire the land needed for this. Now they say that they will acquire it. But if they cannot do it, then they must be helped since so much money has already been spent. If the port has to function as a major port, if we are

[Dr. Maitreyee Basu]

not to lose our capacity for ore-loading, if we are not to lose our Japanese trade, then this must be done. I bring this matter to the pointed attention of Dr. Ram Subhag Singh. I might point out here that this is not my constituency; this is somebody else's constituency; this is not even in my State.

**श्री शिवचंडिका प्रसाद (जमशेदपुर) :** उपाध्यक्ष महोदय, परसों सदन में उप रेलवे मंत्री श्री चतुर्वेदी मे जो घोषणा की थी कि दिल्ली से कलकत्ता जाने वाली डीलक्स एयरकन्डीशंड ट्रेन अब हफ्ते में एक बार पटना होकर जायेगी, उसका मैं स्वागत करता हूँ और उसके लिए रेलवे मंत्री को बधाई देता हूँ।

गतवर्ष हमने रेल तन्त्री का ध्यान इस और आकषित करने की कोशिश की थी कि रेल विभाग को बहुत सा पैसा बर्बाद करके रेल की डिब्बों में बहुत सी बेकार की बातें लिखी जाती हैं। अंग्रेजों के वक्त का बहुत लम्बा-चौड़ा टाइम-टेबिल हरएक स्टेशन पर एक बड़े कागज पर छापा जाता है जिसका कोई प्रयोग नहीं होता है क्योंकि अब हरएक स्टेशन पर इन्वयरी आफिस बन गए हैं। मेरा सुझाव है कि ऐसी मदों पर जो पैसा खर्च किया जाता है, उसको बन्द किया जाये। अच्छा हो कि एक कमेटी बनाई जाये जो कि इस बात को देखे कि कैसे इन मामलों में पैसे की बचत की जा सकती है।

दूसरी बात यह है कि अभी राजधानी एक्सप्रेस चली है और लगभग सभी ट्रंक रूट्स पर एयरकन्डीशंड ट्रेन्स भी जाती हैं लेकिन एक डीलक्स ट्रेन जो कि हावड़ा से बाम्बे हफ्ते में एक बार जाती है, उसमें मेरा खयाल है दो साल से बीस पच्चीस से अधिक पैसेजर्स नहीं होते हैं, लेकिन फिर भी उस ट्रेन को चलाया जाता है। इस गाड़ी से रेलवे विभाग को घाटा होना है इसलिए मेरा

सुझाव है कि अगर उस ट्रेन को वापिस करके उसके स्थान पर एक जनता गाड़ी चलाई जाये तो उससे लोगो को भी फायदा होगा, सहूलियत होगी और रेलवे का घाटा भी बन्द हो जायेगा। इस ट्रेन पर पैसेजर्स नहीं होते हैं और इसलिए इस डिलक्स एक्सप्रेस गाड़ी को बन्द करके एक जनता गाड़ी चलानी चाहिए। ऐसा करना इसलिए भी जरूरी है कि इस ट्रंक रूट पर कोई जनता गाड़ी नहीं है जबकि सभी ट्रंक रूट पर जनता एक्सप्रेस ट्रेन है।

उपाध्यक्ष महोदय, सभी लोगों को मालूम हैं कि रुरकेला, जमशेदपुर, बोकारो और रांची में पंजाब, यू० पी०, मद्रास लीर ईधर-उधर के मजदूर आकर काम करते हैं। उन मजदूर भाइयों को छुट्टी के दिन भी बहुत कम ही मिलते हैं। मुश्किल से उनकी 14 या 16 दिनों की छुट्टी होती है। उसमें से तीन, चार, पांच दिन तो घर पहुंचने में ही लग जाते हैं। जहांतक यहां से मद्रास की तरफ जाने का सवाल है, हम लोगों के बहुत मांग करने पर टाटा-वालटेयर एक्सप्रेस तो अब जाती है, हफ्ते में तीन बार, और इस प्रकार से उधर का मामला तो सुलभ गया है लेकिन पंजाब और यू० पी० की तरफ जाने का जो मामला है, वह अभी तक सुलभ नहीं है।

इसलिए मैं रेलवे मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि जल्द से जल्द वह टाटा से लखनऊ वा मुगलसराय तक एक फास्ट जनता एक्सप्रेस चलायें जिसका कि नाम श्रमिक एक्सप्रेस रख सकते हैं। इस से नतीजा यह होगा कि हमारे मजदूर भाइयों का बहुत समय जोकि घर जाने आने में लग जाता है वह बच जायगा। यह ट्रेन प्रातःकाल जमशेदपुर से चल सकती है और पटना होते हुए लखनऊ तक जल्दी से जल्दी जा सकती है। अगर यह सम्भव न हो तो अभी जो

आसनसोल से चांडल एक पैसेंजर गाड़ी प्रातःकाळ चलती हैं उसे जमशेदपुर तक ले जाया जाए। जमशेदपुर में एक की जगह छै प्लेटफार्म हो चुके हैं और इसलिए गाड़ी को रखने में दिक्कत नहीं होगी।

साथ ही उम ट्रेन में तीन ब्रू डिब्बे दू टाईस के एक समस्तीपुर के लिए, दूसरा दिल्ली के लिए और तीसरा अमृतसर के लिए लगना चाहिए। दिल्ली वाले और अमृतसर वाले डिब्बे को आसनसोल में कालका और अमृतसर मेल में लगाना चाहिए और समस्तीपुर की बोगी को कनवीनिअंट ट्रेन में लगा दिया जाय तो मजदूरों को बहुत सहूलियत होगी। पहली अप्रैल से यदि यह बात हो जाय तो बहुत उत्तम रहेगा। कारण यह है कि लगन का समय शुरू हो गया है और ऐसे समय में मजदूर ज्यादा जाते हैं। यह बरसात होने से पहले अपने मकानात बगैरह की मरम्मत कराने के लिए ज्यादा तादाद में छुट्टी जाते हैं।

यह बात ठीक है कि रेलवे का भड़ा नहीं बढ़ाया गया है लेकिन मैं रेलवे मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वह जो श्री टायर में अभी तक रात का साढ़े चार रुपये और दूसरी रात का एक रुपया भाड़ा लगता है और जिसका कि गत वर्ष भी हम ने विरोध किया या हम चाहते हैं कि कम से कम श्री टायर का जो रैस्ट्रिक्शन औफ माइलैज पुराने जमाने का 500 किलोमीटर है वह कर दिया जाय और उस का भाड़ा सिर्फ साढ़े चार रुपये रक्खा जाय। ऐसा होने से लॉग डिस्टेंस पैसेंजर्स को सहूलियत होगी।

रेलवे कर्मचारियों को सुविधाएं मिलनी चाहिए। अभी हाल ही में जब पुनाचा साहब जमशेदपुर फरवरी के पहले सप्ताह में गये थे तो वहां की कर्मचारियों की पूनियन ने अपनी प्रीवियासेंज की डिमांड उनके पास सबमिट की थी। वह उन्हें दिलाने की

कोशिश की जाय और पैसेंजर्स को भी जितनी सहूलियत मिलनी चाहिए वह उन्हें मिले।

अब मैं रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान उस ओर ले जाना चाहता हूं जैसा कि आजकल आप यदाकदा अखबारों में पढ़ते होंगे कि जब ट्रेन चलती रहती है तो ट्रेन के अगल बगल के गांवों के लड़के कहिये या बच्चे कहिये वह ट्रेन पर ईंट पत्थर फेंकते हैं जिस से कि अचानक पैसेंजर्स को चोटें लग जाया करती हैं। पैसेंजर्स की प्रांखें तक खराब हो जाती हैं। मेरा कहना है कि इस तरह की हरकतों को रोकने की भी कोशिश होनी चाहिए। अब सवाल यह उठता है कि इसे कैसे रोका जाय? मेरे खयाल में यह इस तरह से रोका जा सकता है कि रेलवे ऐलान कर दे कि जिस ऐरिया में ट्रेन के ऊपर ईंट पत्थर चलेंगे उस ऐरिया के लोगों पर कलैषिटब फाइन लगेगा या उन पर प्युनिटिव टैक्स इस के लिए लगेगा। ऐसा होने से जाहिर है रेलवे लाइन के अगल बगल के लोग सतर्क हो जायेंगे।

जहां तक ओवरब्रिज का सवाल है जमशेदपुर में बस्ती इस तरह से बढ़ती चली जा रही है कि कुछ कहना नहीं। हालत यह हो रही है कि खुद रेलवे कर्मचारियों को अपनी बस्ती से आफिस जाने में घंटों रेलवे क्राँसिंग को क्रॉस करने के लिए रुका रहना पड़ता है क्योंकि एलैक्ट्रिक ट्रेन बहुत अधिक चलती हैं। इसलिए जमशेदपुर में दो ओवरब्रिज होने चाहिए। एक ओवरब्रिज डोरेंडा, रांची में होना चाहिए। घनबाद में भी एक ओवरब्रिज होना चाहिए। उस पर काम भी शुरू हो गया है और वह जल्द पूरा होना चाहिए।

जमशेदपुर में टैलको के पास अनर्मैड गुमटी है जिसके कि बारे में रेलवे मंत्री जी ने मुझे कुछ दिन पहले शिक्षा या कि बिहार



[श्री शिवचंडिका प्रसाद]

सरकार भ्रगर जमीन दूगी तो वह उसे बनवा देंगे और गुमटीमैन भी वहां पर रखेंगे। आज बंसा प्रबन्ध न होने से ऐक्सीडेंट होते रहते हैं। जब गवर्नमेंट एग्री कर चुकी है कि वह बनवा देगी तो गवर्नमेंट का लैंड देने का जो मामला है उसको जल्दी पूरा करा दिया जाय ताकि यह काम जल्द से जल्द पूरा हो सके।

हाएडा बम्बई मेल जोकि जमशेदपुर, नागपुर होकर जाती है इस के लिए लोगों की मांग है कि घाटशिला स्टेशन पर इस को रोका जाया करे। यहां पर युरैनियम का भंडार होने से भी इसका महत्व बहुत बढ़ गया है और अफसरों को यहां से बम्बई भ्रादि जाना पड़ता है।

राखा माइंस फ्लैग स्टेशन जहां पहले था यह जादूगुडा की युरैनियम माइंस के कारण वह फ्लैग स्टेशन दूर हटा दिया गया है। उस स्टेशन को जो आगे को शिफ्ट कर दिया गया है वह तो ठीक है लेकिन एक पैसंजर ट्रेन जोकि खड़गपुर से टाटा आती जाती है उस को पुराने फ्लैग स्टेशन में भी रुकना चाहिए ताकि वहां के लोगों की जो तकलीफ है वह दूर हो जाए।

पटना रांची एक्सप्रेस के टाइमिंग्स बहुत खराब हैं। पटना से गाड़ी चलती है पौने दस बजे रात में और रांची वह अगले दिन जाकर सुबह को कोई साढ़े नौ बजे पहुंचती है जबकि सारे आफिसर्स का काम शुरू हो जाता है और इस कारण लोगों को अपने दफ्तरों में समय से पहुंचने में बहुत कठिनाई होती है। जरूरत इस बात की है कि वह ट्रेन वहां जल्दी सवेरे पहुंचे।

मेरा सुझाव है कि सदरन ईस्टर्न जोन का हैडक्वार्टर रांची में हो। अभी उसका जो सेंट्रल आफिस कलकत्ते में है उससे इधर के लोगों को बड़ी परेशानी होती है। रांची

में काफी जगह मौजूद है। वहां पर बिहार सरकार की बड़ी बड़ी सैक्रेटेरिएट की बिल्डिंग्स खाली पड़ी हुई हैं और यह सदरन ईस्टर्न जोन का हैड क्वार्टर अगर रांची में कर दिया जाय तो उस से बड़ी सहूलियत होगी। इन शब्दों के साथ समय के अभाव में मैं अपना विचार समाप्त करता हूं।

**श्री प्रकाशवीर शास्त्री (हापुड):** उपाध्यक्ष महोदय, डा० राम सुभग सिंह को प्रधान मंत्री ने किस प्रुष्टभूमि में रेलवे मंत्री बनाया है उसकी जानकारी तो प्रधान मंत्री को ही अधिक होगी। लेकिन ये प्रस्थितियां जिनमें वह रेल मंत्री बने हैं उन को अधिक शुभ नहीं माना जा सकता। क्योंकि जिस समय डा० राम सुभग सिंह को यह विभाग मिला। है उस समय रेलवे में दुर्घटनाओं की भरमार हो गई है। प्रशासनिक कुशलता पहले से कम हो गई है। रेलवेज की आमदनी पर भी उसका प्रभाव पड़ा है। हो सकता है कि डा० राम सुभग सिंह के नाम में जो पहला शब्द है उसका कुछ प्रभाव हो और वह इन विपत्तियों पर सफलता प्राप्त कर सकें। लेकिन जहां तक डा० राम सुभग सिंह के निर्णय लेने का ढंग है उसमें एक बात की में अवश्य सराहना करूंगा जैसी मेरी अपनी जानकारी है वह जिस समय रेल मंत्री बने उस से पहले जो बजट तैयार किया गया था उस में 14 करोड़ रुपये का घाटा दिखलाया गया था। डा० राम सुभग सिंह को सदन का वर्तमान अधिवेशन प्रारम्भ होने से दो दिन पहले यह रेलवे मंत्रालय का चार्ज मिला। उन्होंने इस बात का यत्न किया कि रेलवे के उस घाटे को किसी प्रकार आय में बदल दिया जाय। मैं नहीं कह सकता कि यह जो आंकड़े हैं उनके पीछे कोई जादू है या नहीं? लेकिन उन की मनोवृत्ति की तो निश्चित रूप से सराहना करनी पड़ेगी। वह यह चाहते हैं कि रेलवेज जो सरकार का एक इस प्रकार

का विभाग है जिस में 3639 करोड़ रुपये की पूंजी लगी हुई है उसमें भी अगर आय नहीं हो सकती है जिस पर सरकार का एकाधिकार है तो फिर दूसरे पब्लिक सैक्टरों में आमदनी की हम किस प्रकार से आशा कर सकते हैं ? मैं इसके लिये कुछ सुझाव रेल मंत्री जी को देना चाहता हूँ जिस से कि उस आधार पर वह अपनी आय को बढ़ा सकें । जहाँ तक उनकी कार्य-कुशलता का सवाल है मुझे विश्वास है कि वह अपनी प्रतिभा से इस और सफलता प्राप्त करेंगे । जो सुझाव उन को देना चाहता हूँ उनमें मेरा सब से पहला सुझाव यह है कि रेलवे की आमदनी बढ़ाने के लिए जैसा कि उन्होंने ने अपने बजट भाषण में कुछ थोड़ा सा संकेत भी दिया है मितव्ययिता को ओर अधिक ध्यान दिया जाय । 1951 में रेलवे में 9 लाख के लगभग रेल कर्मचारी काम करते थे और अब 1969 में 13 लाख से भी अधिक कर्मचारियों की संख्या हो गई है । सन् 1951 में प्रशासनिक कुशलता जितनी थी 1969 में वह प्रशासनिक कुशलता गिर कर उस से बहुत पीछे चली गयी है । इसलिये मैं चाहता हूँ कि कर्मचारियों की संख्या बढ़ाने के बजाय अगर थोड़ी गह्रुत उनकी सुविधायें बढ़ायें, उनको कुछ अतिरिक्त वेतन या मंहगाई भत्ता वगैरह बढ़ा कर दें तो ज्यादा अच्छा रहेगा और उनकी कार्यक्षमता बढ़ा दिया जाय जिस से उन कर्मचारियों की क्षमता का पूरा पूरा उपयोग हो सके ।

दूसरी जो सब से अधिक चिंता वाली बात है वह यह है कि हर महीने रेल मंत्रालय के अनुसार 9 लाख आदमी बिना टिकट सफर करते हैं । अगर 12 गुणा इसे कर दें तो एक करोड़ से अधिक वर्ष में बगैर टिकट यात्रा करते हैं । इस से कितनी बड़ी धनराशि हमारे देश की नष्ट हो रही है ? इस के लिए कुछ इस प्रकार के कारगर उपाय सोचने चाहिए जिस से बिना टिकट

यात्रा को रोका जा सके और इस बिमारी को प्रभावशाली ढंग से रोका जा सके ।

15.18 hrs.

[SHRIMATI TARKESHWARI SINHA in the Chair]

तीसरी सब से बड़ी बात रेलवे के सामान की चोरी की है । पहले जो रेल मंत्री श्री पुनाचा होते थे उनसे भी एक प्रश्न के संदर्भ में पिछले अधिवेशन में मैं ने कहा था कि मेरी अपनी जानकारी इस प्रकार की है कि रेलवेज का जो सामान चोरी होता है उसमें कुछ रेलवे के कर्मचारियों का भी हाथ होता है । वह सामान चोरी होकर बाजार में चला जाता है और फिर उसी काननया बिल बन कर गोदाम में वही सामान आ जाता है । लाखों रुपये का सामान इस तरह से चोरी हो रहा है । रेलवे के जिन स्टेशनों पर गाड़ी खड़ी होती है वहाँ अगले दिन स्टेशन पर नये बल्ब लगाने पड़ने हैं, नई टोंटियां लगानी पड़ती हैं । अब आये दिन जो रेलवे के सामान की चोरियां होती रही हैं उसमें बाहर के व्यक्तियों का ही हाथ हो या उस में रेल कर्मचारियों का भी हाथ है इस दिशा में स्पष्ट निर्णय लिया जाना चाहिए ।

चौथी बात प्रशासनिक कुशलता की है । आज जो सड़क परिवहन की स्थिति है उस से रेलवे को हानि क्यों हो रही है । आप थोड़ा उसके मूल में जा कर देखिये कि कहीं इस में आपकी प्रशासनिक अ-कुशलता तो बाधक नहीं है जिस से यह रेलवे को हानि हो रही है । मैं समझता हूँ कि इस प्रकार के कारणों की तह में जा कर अगर निर्णय लिए जायेंगे तो निश्चित रूप से आय को बढ़ाया जा सकेगा ।

एक बात मैं रेल मंत्री से विशेष रूप से यह और कहना चाहता हूँ । वह जिन यात्रियों का सम्पर्क दिन रात रेलवे से रहता

[श्री प्रकाशवीर शास्त्री]

है उनके सम्बन्ध में ही मेरा अभिप्राय यह है कि जिन क्षेत्रों में से हमारी गाड़ियां निकलती हैं, उन में वहां की क्षेत्रीय भाषाओं का विशेष रूप से प्रयोग होना चाहिए। आज भी आप के मंत्रालय में इस प्रकार के अधिकारी हैं जो इस ओर ध्यान नहीं देते। मेरे हाथ में आप के मंत्रालय का निकाला हुआ एक नोटिस है जिस में उन्होंने ने बताया है कि पायेदान पर खड़े हो कर सफर नहीं करना चाहिए, बिना टिकट सफर नहीं करना चाहिए। किन्तु ये पत्रक केवल अंग्रेजी के अन्दर ही छपते हैं। आप बताइये तो सही कि क्या पायेदान पर चलने वाले केवल अंग्रेजी पढ़े हुए लोग होते हैं? आप को देशी भाषाओं के इस प्रकार के पत्रक छपवाने चाहियें। उड़ीसा में उन की भाषा में छपवायें, महाराष्ट्र में उनकी भाषा में छपवायें। देशी भाषाओं का अधिक से अधिक प्रयोग हो। खास तौर से जो रेल के डिब्बे हैं उन पर बाईस तेईस साल के बाद भी एन०आर० और डब्लू०आर० जैसे अक्षर लिखे हैं। अगर उनमें नार्दन रेलवे के लिए उ०रे० और पश्चिमी रेलवे के लिए प०रे० कर दिया जाय तो क्या हानि है? आखिर उनमें जा कर किन लोगों को बैठना है? अभी तक हमारे अधिकारियों के दिमागों पर अंग्रेजी का भूत सवार है। इस में हमें परिवर्तन करना चाहिए। देशी भाषाओं को हम बढ़ावा दें और हिन्दी के साथ साथ उनका अधिक से अधिक उपयोग हो तो स्थानीय जनता उसे अधिक से अधिक समझ सकेगी।

एक बात मैं कर्मचारियों की कुशलता के सम्बन्ध में भी आप से कहना चाहता हूं। स्वतंत्रता से पहले हमारे यहाँ नियम था कि

जो कर्मचारी रेलवे में काम करता था उस की सन्तान को रेलवे में नौकरी मिल जाती थी। लेकिन अब संविधान की आड़ ले कर यह सुविधा समाप्त हो गयी है। मेरा कहना यह है कि आप इसके लिये कुछ प्रतिशत जरूर मुकर्रर करें और यह नियम बनायें कि जो रेलवे कर्मचारी ऐसे होंगे जिन पर कोई घब्बा नहीं होगा और जो विधिवत काम करते रहेंगे उनके बच्चों को सर्विसेज में प्राथमिकता दी जायेगी। इस से एक तो उन में कुशलता बढ़ेगी दूसरे सबसे बड़ी बात यह होगी कि उन के बच्चों के भविष्य की गारन्टी भी उन्हें मिल जाएगी। इस सम्बन्ध में मेरा यह कहना है कि आप इस को सर्वांश भले ही न लागू करें लेकिन इस के लिये कुछ प्रतिशत अवश्य निश्चय करें।

मैंने कई स्थानों में एक बात यह देखी है, विशेषकर मैं मुरादाबाद डिवीजन के बारे में कहता हूं कि आज टिकट चैक करने वाले वहां टिकट चैक नहीं करते। वह कहते हैं किसे सिर फुडवाना है, कोई रक्षा करने के लिये आने वाला तो है नहीं। आज जो कर्मचारी बिना टिकट यात्रियों को पकड़ते हैं वह कहीं मारे जाते हैं, कहीं पीटे जाते हैं। आप को कम से कम अपने कर्मचारियों की भी सुरक्षा का इंतजाम तो करना ही चाहिये। आप चाहे स्पेशल पुलिस का इंतजाम करें या और चाहे कुछ करें। इस प्रकार से सुरक्षा न मिलने से तो आप ने उन्हें अकर्मण्य सा बना दिया है। कई ब्रान्च लाइनों तो ऐसी हैं जहां कोई पूछता ही नहीं। यदि स्टेशनों पर सफर करने वाले दरवाजे से निकल रहे होते हैं और उन को पकड़ा जाता है तो वह कह देते हैं स्टूडेंट। मानो स्टूडेंट का मतलब है कि उनको अधिकार है कि वह दरवाजे से बिना टिकट पास हो

सकते हैं। यह प्रवृत्तियां बहुत बढ़ रही हैं इन पर नियंत्रण करना चाहिये।

एक बात मैं ने रेलवे परामर्शदात्री समिति में विशेष रूप से कहीं थी कि कुछ ब्रान्च लाइनें इस प्रकार की हैं जिन की आप ने सर्वथा उपेक्षा की हुई है। उदाहरण के लिये सायंकाल छँ बजे से ले कर प्रातः काल साढ़े छँ बजे के पूर्व मुरादाबाद से बरेली दो मेल गाड़ियां पास होती हैं, दो एक्सप्रेस गाड़ियां पास होती हैं और एक पैसेन्जर ट्रेन पास होती है। मुरादाबाद और बरेली के बीच में केवल रामपुर पर एक्सप्रेस गाड़ी रुकती है। मैं ने कई बार रेलवे परामर्शदात्री समिति को सुभाव दिया कि उन में से किसी एक गाड़ी को चंदौसी हो कर निकाल दिया जाय। उस पर दो तहसील हैडक्वार्टर पढ़ेंगे और फिर रेलवे का भी एक बड़ा ट्रेनिंग स्कूल है। लेकिन इस पर यह कहा जाता है कि समय थोड़ा बढ़ जायगा। तो आप 15 मिनट पहले गाड़ी स्टार्ट कर दें। यात्रियों को पता होगा कि इस समय गाड़ी आयेगी और इस समय वह वहां पहुंच जायेगी। लेकिन पता नहीं क्यों रेलवे मंत्रालय में इन बातों पर ध्यान नहीं दिया जाता और इस प्रस्ताव पर विचार नहीं किया जाता ?

इसी तरह से एक सुभाव मैं ने दिल्ली से मुगलसराय चलने वाली पासल एक्सप्रेस के सम्बन्ध में दिया। गाजियाबाद से खुर्जा तक वह केवल दादरी स्टेशन पर रुकती है। जब कि वहां से कोई विशेष पासल नहीं मिलता। मैं ने कई बार कहा कि इसे हापुड़ हो कर पास कर दिया जाय। ऊपर पिलखुआ हापुड़ और बुलन्दशहर तीन बड़े बड़े स्टेशन पड़ते हैं। जहां से हैडलूम कपड़े की गांठें, सबखियां और दूसरी चीजें लदेंगी। इस तरह से ऊपर से यह गाड़ी निकाल दी जायगी लेकिन पता नहीं क्यों रेलवे मंत्रालय

इन बातों पर विचार नहीं करता। मेरा कहना यह है कि अगर इन बातोंकी ओर हम ध्यान कर सकें तो बड़ी अच्छी धाय हो सकती है।

आखिर में जो बात मैं विशेष रूप से कहना चाहता हूं वह आप की शिकायती किताबों के सम्बन्ध में है। आरम्भ में जिन दिनों कंमप्लेट बुक चली थी उन दिनों उस का बड़ा भारी महत्व था। रेलवे कर्मचारी कम्प्लेंट बुक देते हुए डरते थे कि पता नहीं क्या लिख दें। लेकिन आजकल जो भी चाहे ले और कम्प्लेंट बुक पर शिकायत लिख दे। साधारण आदमी तो क्या पार्लियामेंट के मेम्बरों का भी जवाब नहीं आता कि उनकी शिकायत पर क्या कार्यवाही की गई। या तो आप उन किताबों को हटा दें और जैसी स्थिति पहले थी कुछ वैसी रखें, या फिर उन्हें प्रभावी बना कर रखें ताकि उन किताबों का कुछ सदुपयोग हो सके।

श्री न० कु० सांघी (जोधपुर) : सभापति महोदय, रेलवे बजट इस सदन में प्रस्तुत किया गया था और एक सद्भावना की भावना पैदा हो गई कि किराये और फ्रंट के अन्दर कोई वृद्धि नहीं की गयी है। पर जैसा सदन के लोगों को मालूम है कि कुछ दरें ऐसी हैं जो बजट आने के पहले ही गढ़ायी गयीं। सामान और गुड्स ट्रेन्स के "स्माल्स" पर कुछ दर बढ़ायी गई। यही नहीं थोड़ा बर्सा पहले यात्री जो सामान ले जाते हैं उस बजन में भी परिवर्तन किया गया है। पहले जो विस्तर वह ले जाते थे उस को बजन में नहीं लिया जाता था, लेकिन अब उसको भी शामिल कर लिया गया है। मैं ध्यान दिलाना चाहता हूं कि देश के अन्दर रेल में विस्तर तो बिया नहीं जाता, फिर भी विस्तर को बजन में लिया जाता है। मैं कहना चाहता हूं कि चूंकि

[श्री व० कु० सांघी]

बजट सदन में रक्खा जाता है, इस लिये इस तरह से सदन से बाहर दरों को बढ़ा देना, मेरे ह्याल से सदन के विशेषाधिकारों का उल्लंघन है। हो सकता है कानूनी तौर से यह बात ठीक न हो लेकिन नैतिक भावना से जब भी कोई ऐसी बात की जाय तो उस को सदन में लाना चाहिये और बजट के अन्दर उस को रक्खा जाना चाहिये ताकि यहां पर जो लोग हैं वह अपनी सलाह और राय दे सकें, और उस के बाद ही कोई बात तय की जाये। जब रेलवे मंत्रालय छोटी मोटी दरों को इस प्रकार से बढ़ा कर बजट को रखता है और कहता है कि हम ने फ़ोट और किराया नहीं बढ़ाया, तब यह सदस्यों के विशेषाधिकार की अवहेलना है।

यह कहा गया कि रेलवे मंत्रालय प्रोजेक्टिविटी को बढ़ाने के लिये, एफिशिएन्सी को बढ़ाने के लिये कुछ कारगर काम करने वाला है। लेकिन मेरे ह्याल से यह तब तक नहीं हो सकता जब तक आप चीजों को नहीं बदलेंगे। कुछ ऐसी बातें हैं जिनकी और आपको ध्यान देना चाहिये। रेलवे कर्मचारियों के काम का कम्पार्टमेंटाइजेशन बहुत ज्यादा हो गया है। आप भ्रगर जा कर स्टेशनों पर देखें तो बिजली ठीक करने वाला अलग आदमी है, करेज को ग्रटेड करने वाला अलग आदमी है, हर एक चीज के लिये भ्रलग भ्रलग आदमी हैं। अगर आप इन्स्पेक्टर को देखें तो वह भी अलग अलग काम करते हैं। आज सरकार को और रेलवे मंत्रालय को चाहिये कि वह देखें कि एक इन्स्पेक्टर जो कोई काम करता है वह दूसरा काम भी कर सके ताकि उन लोगों में एक भ्रपनत्व की भावना आये और उन्हें महसूस हो कि वह भी जिम्मेदार व्यक्ति हैं और उन्हें दूसरा काम भी सौंपा जा सकता है, ताकि कम्पार्टमेंटाइजेशन से जो खर्च ज्यादा बढ़ गया है वह दूर हो।

मैं खास तौर से बजट की एक बात की

और आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। उस के अन्दर दो पंक्तियाँ हैं जिन में कहा गया है कि :

“The Development Fund had been completely used up last year and we will not be able to make any contribution to the Fund this year and hardly any next year. By the end of 1969-70 we would be borrowing from the General Revenues Rs. 45.80 crores on account of Development Fund expenditure.”

रेलवे देश का सब से बड़ा राजकीय उद्योग है। जिस उद्योग के अन्दर डेवेलपमेंट फंड नहीं होता वह किस तरह से चल सकता है उस में लोगों का विश्वास कैसे बढ़ सकता है, यह मेरी समझ में नहीं आता। 1956 में जो डेवेलपमेंट फंड रेलवे के अन्दर था उसको धीरे धीरे खत्म कर दिया गया। आज हालत यह कि उस के पास कोई कहने लायक डेवेलपमेंट फंड नहीं है दरभ्रसल इस में कम से कम 3,00 करोड़ का डेवेलपमेंट फंड बढ़ना चाहिये। अगर आप के पास डेवेलपमेंट फंड होगा तो रेलवेज में भ्राप जो विश्वास कायम करना चाहते हैं वह बढ़ जायेगा।

रेलवे मंत्रालय का उद्देश्य हो गया है कि फाइव इभ्रर प्लैन में जितना डेवेलपमेंट का बजट हो वह पैसा ले लिया जाये जिस से डेवेलपमेंट का काम चल सके। मेरे ह्याल से इस दिशा से मुड़ कर हम को दूसरी दिशा में भी सोचना पड़ेगा ताकि वहां पर कुछ डेवेलपमेंट फंड कायम हो सके।

ऐसा होने पर 1966-67 और 1967-68 में हैवी इंजीनियरिंग में जो रिसेशन आया वह न भ्राता। अगर हम चाहते हैं कि जो बजट रक्खा जाता है, उस में घाटे के बजाय फायदा हो तो उस के अन्दर डेवेलपमेंट फंड जरूर रक्खा जाना चाहिये ताकि उस का विकास हो सके और जो हम लोगों का विश्वास है कि रेलवेज हर गांव में पहुँच

सके, हर कस्बे में पहुँच सके, वह पूरा हो सके यह भी बताया गया है कि रेलवे को मंत्री महोदय एक नई दिशा की ओर ले जाना चाहते हैं और एफ़ीशेंसी को बढ़ाना चाहते हैं और साथ ही साथ इकोनोमी करना चाहते हैं। मैं आशा करता हूँ कि अब जबकि डा० राम सुभग सिंह जी ने इस मंत्रालय के कार्यभार को सम्भाला है, वह रेलों को एक नई दिशा देंगे और ऐसा कुछ करेंगे जिससे रेल मंत्रालय के बारे में हम जो कुछ भी बातें कहते हैं, जो भी नुकताचीनी वर्ग रह करते हैं, उसको करने का मौका हमें न मिल सके।

भारतीय रेलों को आज कल नौ जोन्ज में बांटा गया है। मैं समझता हूँ कि इकोनोमी और एफ़ीशेंसी को तब तक प्राप्त नहीं किया जा सकता है जब तक कि ये जो जोन्ज हैं इन में कम्पीटीशन की भावना पैदा न की जाए। मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि इन नौ जोन्ज में से एक जोन को आप आटोनोमस बना दें, उसको आप रेलवे बोर्ड के अधिकार में से निकाल कर मंत्रालय के साथ उसका सीधा सम्बन्ध स्थापित करें। आप देखेंगे की वह आप को फायदा कर के दिखा देगा। जो खराबियाँ हैं उनको वह दूर करके एक नई तस्वीर आपके सामने पेश कर सकेगा जिससे दूसरे जोन्ज को भी सुधारने में आपको मदद मिलेगी। कुछ महीने हुए हमारे उप प्रधान मंत्री श्री मोरारजी देसाई ने कहा था कि जहां तक एल ग्लालग जोन्ज हैं उनको आटोनोमस बना दिया जाए ताकी वे एक दूसरे से मिल कर कम्पीटीशन की भावना से काम करें और लोगों की जो इनफ़ोर्सेस करवाना चाहते हैं, सहूलियतें मिल सकें। यही नीति रेलवे के जोन्ज हैं उनके अन्दर भी अपनाई जा सकती है। कम्पीटीशन की भावना अगर पैदा की जाती है तो उससे एफ़िशेंट

बाकिंग का तरीका भी बूँडा जा सकता है और इकोनोमी भी हो सकती है। यह मेरा एक सुझाव है जिस की ओर मैं चाहता हूँ कि आप ध्यान दें।

आजकल देखने में आ रहा है कि बहुत फिजूलखर्ची भी रेल विभाग हो रही है। रेलों का काम बहुत बढ़ चुका है। एक फिजूलखर्ची की ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। आपने रावी पर एक पुल बनया और पठानकोट और कठुआ को आपने जोड़ा। यह एक बहुत बड़ा ब्रिज है जो बन कर तैयार हो गया है और जिस पर पाँच करोड़ रुपया खर्च किया गया है। वहां जा कर आपने काम को रोक दिया है। इस ब्रिज का यात्री उपयोग नहीं करते हैं और न ही माल ढुलाई कठुआ तक होती है। सभी यात्री पठानकोट उतर जाते हैं। जो सर्वे होना चाहिये था वह कठुआ से जम्मू तक का होना चाहिये था। यह सर्वे आज तक नहीं हुआ है। इसको करने के लिए दो तीन साल का और समय चाहिये। सर्वे करने के बाद ही आप लाईन को जम्मू तक ले जा सकेंगे। जब तक ऐसा नहीं हो जाता है और जम्मू तक रेलवे लाइन नहीं बन जाती है तब तक आपने जो पाँच करोड़ रुपया खर्च किया है, उसका आपको कोई लाभ नहीं मिल सकता है। इस तरह के जो खर्च हो जाते हैं, इनकी ओर हम लोगों का ध्यान जाना चाहिये। इसकी योजना बनी हुई है और उसको बने हुए तीन चार साल हो गए हैं लेकिन उसको आगे नहीं ले जाया गया है। इस तरह की खर्च जो यूरोपेसी कर देती है; इसको किस तरह से रोका जा सकता है, इस ओर आपका ध्यान जाना चाहिये।

जब हिन्दुस्तान की जोनल रेलवेज का इंटेंग्रेशन हुआ था, रेलों को अलग अलग भागों में, अलग अलग जोज में बांटा गया

[श्री न० कु० सांघी]

या उस वक़्त रेल मन्त्री डा० गोपालास्वामी अयंगर ने 1952 में कहा था कि हम मीटर गेज का एक जोन बनाना चाहते हैं। आज भी मीटर गेज कुछ तो गुजरात में है वैंस्टन रेलवे में है और कुछ नार्थन रेलवे में है। आज होता यह है कि अगर एक जोनल रेलवे से दूसरी जोनल रेलवे में जाना होता है तो वह ऐसा ही होता है जैसा कि हिन्दुस्तान और पाकिस्तान के बीच होता है। मीटर गेज को एक जोन में न रखने का नतीजा यह होता है कि न तो टाइम टेबल ठीक बन पाता है और न यात्रियों की सुख सुविधा का ही ध्यान रह पाता है। तीन साल पहले श्री एस० के० पाटिल ने भी एक सुझाव इसके सम्बन्ध में दिया था। हमारे डा० रामसुभग सिंह जी इस मंत्रालय में ही थे। आज तो वह इस मंत्रालय के कर्णधार हैं। श्री पाटिल ने साउथ सेंट्रल रेलवे के ओपनिंग के अवसर पर कहा था कि हम मीटर गेज का एक जोन बनाये। इस बात को कहे हुए भी एक लम्बा समय निकल गया है। मैं जाना चाहता हूँ कि इसको क्यों नहीं किया जा रहा है। अगर राजस्थान और गुजरात में जो मीटर गेज है उसको एक जोन में कर दे, वैंस्टन रेलवे के अन्तर्गत कर दें तो भी बहुत सहूलियत मिल सकती है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि मीटर गेज का आप एक जोन बनाने के बारे में जल्दी निर्णय लें।

मैं यह भी चाहता हूँ कि इंटरजोनल रेलवे डिफ़िकल्टीज का समाधान करने के लिए आपको कोई व्यवस्था करनी चाहिये।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री जी ने टिकिटलैस ट्रेवल का जिक्र किया है और कहा है कि वह बहुत बढ़ गया है। टिकिटलैस ट्रेवल से रेलवेज को प्रतिवर्ष नौ करोड़ रुपये की हानि होती है। टिकिटलैस ट्रेवल आज भी उसी तरह से होता है जैसे बीस साल पहले

होता था या दस साल पहले होता था। खाली टिकिटलैस ट्रेवल की बात करने से इसको खत्म नहीं किया जा सकता है। इसको रोकने के लिए आपको गाड़ियाँ भी अधिक चलानी पड़ेंगी और लोगों को सुविधायें भी देनी होंगी। जब आप ऐसा करेंगे तभी आप इसको रोक पायेंगे। आप देखें कि बरौनी में एक तेल का कारखाना लग गया है। लाखों की आबादी वहां बढ़ गई है। वहां पर स्कूल कालेज खुल गए हैं। लेकिन यातायात का वहां विस्तार नहीं हुआ है। लोग आना जाना चाहते हैं लेकिन उनको जगह नहीं मिलती है। गाड़ियों की तादाद आपने यात्रियों की संख्या के हिसाब से बढ़ाई नहीं है। ऐसी अवस्था में अगर टिकिटलैस ट्रेवल नहीं होगा तो और क्या होगा। जब तक आप रेल गाड़ियों की संख्या नहीं बढ़ायेंगे, जब तक आप एक्सट्रा कोचिज नहीं लगायेंगे, टिकिरलैस ट्रेवल बन्द नहीं हो सकता है। पैंनेलटी के रूप में छोटे सफर करने वालों तथा बड़े सफर करने वाले बिना टिकट यात्रियों से आपको अच्छी खासी राशि मिलती है लेकिन जब तक आप समस्या के मूल में नहीं जायेंगे, तब तक इस समस्या का समाधान नहीं हो सकेगा आप पर्याप्त ट्रेन सुविधायें लोगों को प्रदान करें, लोगों को ट्रेज में एकमोडेशन दें, लोगों को सुविधायें प्रदान करें, ताकि टिकिटलैस ट्रेवल बन्द हो।

अंतिम बात में राजधानी एक्सप्रेस के बारे में कहना चाहता हूँ। मुझे खुशी है कि आपने इसको इंट्रोड्यूस किया है। लेकिन सवाल यह है कि क्या दूसरी गाड़ियाँ बेल गाड़ियों की रफ्तार से ही चलती रहें, क्या उनकी स्पीड को तेज नहीं किया जाना चाहिये? हर इंसान जल्दी गन्तव्य स्थान पर पहुंचना चाहता है। मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि आप गाड़ी की स्पीड दस पंद्रह मील बढ़ा दें ताकि सब लोगों को

एक जगह से दूसरी जगह जल्दी पहुँचने का मौका मिले ।

मैं आशा करता हूँ कि मेरे इन सुझावों पर गम्भीरता से विचार किया जाएगा ।

**SHRI KAMALANATHAN** (Krishnagiri): Madam, the hon. Railway Minister felt happy to inform us that the picture of the current year is somewhat better. Of course, after four years of dreary deficits, the public also heaved a sigh of relief. But the hon. minister was very clever in raising the passenger luggage rates when he was about to introduce the Railway Budget for 1969-70. By this he exhibited his cleverness. But he also exhibited what sort of respect he shows to this August Parliament, for whose affairs he was the Minister till yesterday. We consider it as an erosion or subversion of this great institution, and at this time of creating good, healthy traditions to nurture our young democracy, we should be doing a great service if we put an end to such short-cut methods.

Though freight and fare structures are not raised this time, people cannot be completely happy because of a dark hint contained in this budget. He has again clearly pointed out that rationalisation based on cost studies are being undertaken and fare structures may be re-examined. If this means another heavy dose of tax on travel, then people would view it as a time-bomb which may explode any moment in the near future. So, I want the hon. minister to be candid, to us and to the public. I would like to know whether any secret move is being nurtured in the Rail Bhavan to increase freight rates and fares under one pretext or the other in coming months when Parliament is not in session.

Our plea is, there is lot of scope for effecting efficiency and economy in the working of Railways without increasing the burden on the users.

Take, for example, the unused capacity. Our railways are the monument of

bad planning. Goods traffic is still 20 percent below the total carrying capacity. It is clear example of bad and misdirected investment. How about ticketless travel? Here is a field for increasing your revenues.

How about pilferage? Organised gangs are indulging in those activities. This calls for rigorous handling. For example Rupees One lakh worth of train compartment fittings are being stolen from such a headquarter station like Madras Central not in a year, but every month. This is a shameful truth. This is not a stray case. This happens all over India day in and day out. I would like to know what the authorities have done to stop this menace. Because of pilferage, the public are afraid to book their goods by train. There is no guarantee that the goods booked in open wagons would reach the destination intact. Even coal and steel are pilfered by regular gangs operating near the outer signals of all important stations.

Madam, I would like to point out that the people of the South are greatly disappointed over this year's railway budget. I also accuse that this budget has not taken into consideration the needs and aspirations of the South.

Please look at the railway map of the South-Tamil Nadu, Kerala, Andhra Pradesh and Mysore. There are several vital gaps to be filled up. The much expected fourth Five Year Plan is round the corner. At least can't you make a good beginning this year? It is seen from the Report on Indian Railways-1967-68, that thousands of route kilometres of railway lines in northern and Eastern India have been electrified while the entire south has only about 160 KMS of electrified traction. There has been a persistent demand from the Governments of all the southern States to electrify the railway lines between Madras-Bangalore and Madras-Vijayawada. At one stage the Madras-Vijayawada and Madras-Arakonam lines were surveyed for taking up the execution. The reasons for not taking up the project yet are to be made known. It is a well-known fact that



[Shri Kamalanathan]

the coal required for steam traction for Southern Railway has to be brought from far off places. This coal could be saved if electrification is resorted to in the place of steam traction atleast on main lines. The coal thus saved could be better utilised for thermal power stations which have high thermal efficiency than that with locomotive engines.

I would like to invite the attention of the hon. Minister to a blunder committed by this department. They created new lines between Bangalore and Salem. The pity is that these two broad gauge points were linked with metre gauge lines. The trend all over the world is towards broad gauge which is more economical. I do not know what prompted them to make such a move. If they want to make more profits they should do something regarding this line. I say this because it takes about 10½ hours to travel from Bangalore to Salem by this new railway line whereas it takes only 6 hours by ordinary buses and 41 hours by Express buses to reach the same destination. Please compare this with the speed of the Rajdhani Express. How can you expect the people to patronise these slow moving trains.

The expansion of Madras Central Station must be given priority. In spite of the additional platform provided in the Central Station during the Third Plan the station is not able to cope up with the number of trains. There was a proposal with the Railway Ministry to expand the Station on the canal side by providing some sort of coverage. I request the hon. Minister to examine this proposal to improve the train capacity of the station and amenities to passengers. There was also a proposal to connect the Madras Central Station and Egmore Railway Station by an underground tunnel railway. The proposal was once the talk of the day. I shall be grateful to the hon. Minister if a favourable decision is taken regarding this.

The governments of Tamil Nadu and Kerala for a long time have been stressing for a new line from Tirunelveli to Trivandrum. Kanyakumari District in

Tamil Nadu has no railway facilities at the moment and development of this area would be greatly assisted by laying the above rail link with a branch line from Nagercoil to Kanyakumari. Surveys after surveys are being undertaken but nothing has turned out.

As the House is aware, Nagercoil has attracted the attention of all in the recent bye-election which returned Shri Kamraj. I also expected, like the people of Nagercoil who voted him that he would plead at least for this new line on the floor of this House. I am sorry he is not here,

SHRI RANGA (Srikakulam) : He may be pleading for it in the underground.

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappali) : He promised to get it done as soon as he was elected. He will get it.

SHRI KAMALANATHAN : You have not included him in the Cabinet. At least include this scheme in the beginning years of the Fourth Plan. Please do not say *agattum Parkkalam* in the language of Shri Kamraj.

श्री प्रताप सिंह (शिमला) : सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री ने जो बजट पेश किया है, मैं उसका स्वागत करता हूँ। यह खुशी की बात है कि बजट मुनाफे का है और साथ ही रेलवे भाड़े और किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है। इस के लिए मैं मंत्री महोदय को बधाई का पात्र समझता हूँ।

रेलवे हमारे मुल्क का एक बहुत बड़ा इदारा है, जिस में 13.6 लाख कर्मचारी काम करते हैं। रेलें न सिर्फ हमारी इकतसादी हालत को सुधारने में बहुत मदद करती हैं, बल्कि वे मुल्क के अलग अलग भागों को एक दूसरे से मिलाने और उन्हें एक दूसरे के नजदीक लाने में एक प्रहम रोल भदा करती हैं। आजादी के इक्कीस बरसों में हमारे मुल्क में रेलों का विस्तार हुआ है, इस में कोई संदेह नहीं

है। परन्तु यह विस्तार सारे मुल्क में एक जैसा नहीं हुआ है और इस बारे में भी मुल्क में एक रिजनल इम्बैलेंस हो गया है। हमारे मुल्क में अभी भी ऐसे जिले हैं, जहाँ एक इन्च भी रेलवे लाईन नहीं है और ऐसे भी कई भाग हैं, जहाँ आजादी के बाद एक इन्च रेलवे लाईन का भी विस्तार नहीं किया गया है।

आप हिमाचल प्रदेश को लीजिए। आज भी वहाँ पर वही हालत है, जो कि आजादी से पहले थी। हिमाचल प्रदेश का रकबा लगभग 22,000 मुरब्बा मील है, लेकिन वहाँ पर 160 मील नैरी-गेज रेलवे लाईन है और वह भी आजादी से पहले, चाली पचास साल पहले बनवाई गई थी।

हिमाचल प्रदेश में रेलवे लाईन न होने की वजह से उस प्रदेश के औद्योगिकरण में बड़ी रुकावट पड़ती है। यातायात के साधन न होने के कारण उसकी आर्थिक हालत में कोई सुधार नहीं हो पाया है। इस लिए यह सवाल पैदा होता है कि उस प्रदेश की तरक्की करने के लिए वहाँ पर नई फैक्ट्रियाँ बनाई जायँ, वहाँ पर और ज्यादा उद्योग-धन्धे शुरू किए जायँ, तो एक तरफ रेलवे मंत्रालय कहता है कि जब तक वहाँ पर इंडस्ट्रीज नहीं होंगी, तब तक वहाँ रेलवे लाईन नहीं बनाई जा सकती है और दूसरी तरफ जब उद्योग-पतियों से कहते हैं कि चूँकि सरकार तो हमारे यहाँ इंडस्ट्रीज लगाने से गुरेज करती है और इस तरफ ध्यान नहीं देना चाहती है, इस लिए उन्हें वहाँ पर नई-नई इंडस्ट्रीज खड़ी करनी चाहिए, तो वे कहते हैं कि पहले वहाँ पर रेलवे लाईन बिछाई जायँ और फिर हम कोई इंडस्ट्री शुरू करेंगे। आज हिमाचल प्रदेश इस अजीब मुश्किल में फँसा हुआ है, जिस से वहाँ की जनता का नुकसान हो रहा है।

मैं यह मानता हूँ कि पहाड़ी इलाकों में रेलवे लाईन बिछाने पर काभी उच्चादा खर्च होता है, परन्तु हिमाचल प्रदेश में बहुत सी ऐसी जगहें भी हैं, जहाँ रेलवे लाईन बिछाई जा सकती है। मैं यह मानने के लिये तैयार नहीं हूँ कि हिमाचल प्रदेश में कोई ऐसी जगह नहीं है, जहाँ रेलवे का विस्तार नहीं हो सकता है मुनासिब खर्च पर। लेकिन आज तक इस तरफ कोई ध्यान नहीं निया गया है। मुझे विश्वास है कि यह सारा सदन, आपोजिशन के और इस तरफ बैठने वाले माननीय सदस्य, सभापति महोदय और रेल मंत्री जानते हैं कि हिमाचल प्रदेश अनकरीब एक फुल-फुलेण्ड स्टेट का दर्जा हासिल करने जा रहा है और इस में कोई शक नहीं है कि उसको वह दर्जा जरूर मिलेगा। लेकिन मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री महोदय हमारी तरफ ध्यान दें और हमारी उन्नति के रास्ते में रुकावट न पैदा करें। आज रेलवे लाईन न होने की वजह से हम अपने यहाँ इंडस्ट्रीज नहीं लगा सकते हैं।

जब हम सरकार को कहते हैं कि मुल्क के दूसरे राज्यों की तरह हिमाचल प्रदेश को भी पूरी स्टेट का दर्जा मिलना चाहिए, तो कहा जाता है कि हिमाचल प्रदेश की आमदनी कम है। जब हम अपनी बढ़ाने का बिचार करते हैं, तो रेल मंत्री कहते हैं कि चूँकि वह एक पहाड़ी इलाका है, इसलिये वहाँ रेलवे लाईन नहीं बन सकती है। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री हिमाचल प्रदेश की तरफ ध्यान दे और मुनासिब जगहों पर रेलवे लाइन बनाने में हमारी मदद करें। मैं यह मानने के लिए तैयार नहीं हूँ कि हिमाचल प्रदेश में तबाम जगहें पहाड़ी हैं। मैदानी इलाका भी समारे यहाँ है, जहाँ कम खर्च पर मुनासिब खर्च पर रेलवे लाईन बिछाई जा सकती है और जहाँ हम नए उद्योग लगा सकते हैं।

[श्री प्रताप सिंह]

सभी लोग चाहते हैं कि रेलवे बोर्ड को खरम कर दिया जाय। इसका कारण यह है कि रेलवे बोर्ड के रूल्ज और कायदे-कानून आज भी वही हैं जो, कि अंग्रेज के जमाने में थे। आज वक्त आ गया है कि उन रूल्ज और कायदे-कानूनों को बदले हुए जमाने के मुताबिक बदला जाय और इस आजाद मुल्क में एक नए ढंग से काम किया जाय। जो इलाके रेलवे के मामले में पिछड़े हुए हैं, उन की उपेक्षा न जाय। बल्कि उन्हें दूसरे इलाकों के साथ बराबरी का दर्जा दिया जाय। जहां तक हिमाचल प्रदेश का ताल्लुक है, उस की तरफ खास तौर से ध्यान दिया जाय, क्योंकि वह एक यूनियन टैरिटरी है, जिसका सीधा सम्बन्ध इस सरकार और इस मिनिस्ट्री से है।

हम चाहते हैं कि दिल्ली से कालका जो रेलवे लाईन जाती है, उस को प्रमाण्य तक बढ़ा दिया जाय। परमाण्य कालका से सिर्फ तीन मील के फासले पर है। हम चाहते हैं कि सरकार हमारी इस मांग को स्वीकार करे, क्योंकि कालका स्टेशन की वजह से हमें सस्त तक्लीफात होती है। पिछले दिनों जब सिगल स्टेट फूड जोन बनाया गया, तो हम को, हमारी जनता और हमारी सरकार को जो मुश्किलात पेश आई, वे किसी से छिपी नहीं हैं।

इस सरकार के सामने वह बात आई है। हम चाहते हैं कि उस को परमाण्य तक बढ़ाएं। वह केवल 3 मील का फासला है। परमाण्य हिमाचल प्रदेश में है। वहां पर हम कोल्ड स्टोरेज बनाएंगे और दूसरी मंडी बनाएंगे। इसलिए यह लाईन कालका से परमाण्य तक बढ़ाई जाय।

पठानकोट से जोगिन्दरनगर तक एक छोटी लाईन जाती है। उस में हमेशा घाटा होता है। घाटा इस लिये होता है कि वहां नैरो गेज बनाये गये हैं। वहां पर ग्राप ब्राड

गेज बना सकते हैं। वहां फीजी रैस्ट कैम्प है इस रेलवे लाईन के साथ में और वहां पर हिमाचल प्रदेश के कांगड़े का, उस के एक बहुत बड़े हिस्से का माल बाहर भेजा सकता है। लेकिन क्योंकि उसकी रफतार कम है, क्योंकि वह छोटी लाईन है। इस लिए घाटा होता है। उस को आप बड़ी लाईन बनाइए।

इसी तरह हम चाहते हैं कि कंडरूड़ी जो मकेरियां और पठानकोट के दरमियान है वहां पर आप रेलवे का एक बड़ा स्टेशन बनाईए और हम को साईडिंग दीजिए क्योंकि वहां से हिमाचल प्रदेश की सीमा का आधे मील का फासला है। हम ने रेलवे मंत्री से कहा था कि वहां हमें साईडिंग दी जाय। उन्होंने ने कहा था कि जरूर देंगे। जब आप वहां पर मंडी घोषित कर देंगे। आज हम ने उसे मंडी घोषित कर दिया है। वहां से हमारा सामान बाहर जाता है। लेकिन वहां पर साईडिंग न होने से पठानकोट सामान ले जाना पड़ता है जिस से बहुत नुकसान होता है।

इसी तरह जैजो दोआबा जालन्धर रेलवे लाईन पर एक स्टेशन है। यहां पर भी हिमाचल प्रदेश का बहुत सा माल बाहर जाता है। इस लिए हम चाहते हैं कि यहां भी हम को साईडिंग दीजिए ताकि हम अपने माल को अच्छी तरह से बाहर भेज सकें। ऐसे ही नांगल से वसी तक आप रेलवे लाईन को पहुंचाईए। यह छोटी-छोटी बातें हैं जो थोड़े से खर्च से आप कर सकते हैं और हिमाचल प्रदेश की तरक्की की तरफ ले जा सकते हैं।

नांगल भाखड़ा डैम रेलवे जो भाखड़ा बोर्ड के मॅनेजमेंट में है, हम ने कई दफा कहा कि इस को अपने मातहत लीजिए; रेलवे बोर्ड के पास लीजिए, आप कहते तो जरूर हैं कि ले लेंगे लेकिन लेते नहीं हैं। इस से हिमाचल प्रदेश की जनता को सफर करने में बहुत अठिनाईयां आती हैं। न हम

अपना माल भेज सकते हैं न मुसाफिर आगे चल सकते हैं ।

रोपड़ से नालागढ़ तक पहले रेलवे लाइन थी । लड़ाई के दिनों में उसे उखाड़ि दिया गया था । आज वह नालागढ़ का एरिया काफी तरक्की कर चुका है । जरूरत इस बात की है कि वह रेलवे लाइन दोबारा वहां बिछाई जाय ।

आप अच्छी तरह से जानते हैं कि पोटासाहब एक बहुत बड़ा औद्योगिक केन्द्र बनने जा रहा है । वहां पर एक सीमेंट फ़ैक्ट्री लगाने जा रहे हैं । छोटी-छोटी इंस्ट्रीज बहुत सी वहां लगी हुई हैं और बड़ी इंस्ट्रीज भी लगाने जा रहे हैं । दूसरी बात यह है कि गिरीवाता हाईड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट बन रहा है और यही नहीं वहां पर घनाज का एक बहुत बड़ा भण्डार है, बड़ी-बड़ी मंडियां हैं, तमाम लकड़ी यहां से बाहर जाती है, सेब, आलू इत्यादि बाहर भेजा जाता है लेकिन यहां आप रेलवे लाइन नहीं दे रहे हैं । इसलिए मेरा आप से निवेदन है कि जगाधरी से पोटासाहब तक रेलवे लाइन आप कर दें । हम ने सुना है कि देहरादून से आप एक दूसरी चुहुषपुर कसाऊ डैम तक ले जाना चाहते हैं । मेरा निवेदन है कि अगर वह सर्वे भी हो रहा हो तो उस रेलवे लाइन को पोटासाहब तक पहुंचाएं ताकि वह इलाका खुशहाल हो और हिमाचल प्रदेश की तरक्की हो ।

कालका-शिमला नैरोगेज छोटी सी लाइन है । आप कहते हैं कि हमको घाटा होता है । घाटा क्यों नहीं होगा ? जब अच्छे किस्म के इंजिन नहीं चलाते हैं, वही पुराने टाइप के इंजिन लगाए हुए हैं । तो उस पर आपका खर्चा ज्यादा आता है ।

हम निवेदन करते हैं कि इसमें आप डीजेल इंजिन लगाएं और स्पीड में भी बढ़ोत्तरी करें । इस के भलावा मैदान में चलने वाली लाइनों की अपेक्षा यहां आप तीन गुना किराया लेते हैं । बसों में तीन और चार रुपया किराया लगता है और इस में आप उसका तिगुना किराया लेते हैं तो कौन सफ़र करेगा ? इस लिए आप इस पर सोचिए, विचार कीजिए और रेलवे बोर्ड को कहिए कि इसका किराया मैदानों की तरह से ही होना चाहिए । जो मैदानों में रेलवे का किराया है वही यहां भी होना चाहिए । लोग चाहते हैं कि रेलगाड़ी में सफ़र करें लेकिन तिगुना किराया दे कर कौन उस में सफ़र करेगा ? कैसे यह मिनिस्ट्री कह सकेगी कि हम को इस में फायदा हो ? आप का हरगिज फायदा नहीं हो सकता, आप को उस के लिए अपनी नीति बदलनी पड़ेगी ।

कुछ अरसा पहले हम ने कहा था कि दूसरे विश्व युद्ध से पहले एक सर्वे हुआ था कालका-शिमला रेलवे लाइन को आगे बढ़ाने के लिए । कहा गया था कि कालका-शिमला लाइन को रामपुर तक आगे ले जायेंगे और उसका सर्वे भी हुआ था लेकिन लड़ाई की वजह से वहीं का वहीं रह गया । आज वक्त आ गया है कि इस रेलवे लाइन को पहली स्टेज में प्रयोग तक ले जायें और फिर आगे इसे रामपुर तक बढ़ाया जाये । यह रेलवे लाइन डिफेन्स परंप्रिज के लिए भी बहुत ज्यादा जरूरी है क्योंकि यह तिब्बत से लगे वार्डर के इलाकों को सर्वे करती है । इस लिए इस की तरफ भी ध्यान देना बहुत जरूरी है ।

हिमाचल प्रदेश सेब और फल बहुत ज्यादा पैदा करता है लेकिन उस को मंडी में लाने के लिए आप की रेलवे लाइन का कोई फायदा नहीं पहुंचता । जब यह सामान

[श्री प्रताप सिंह]

रेलवे से भेजते हैं तो वह सड़ जाता है, खराब हो जाता है। इस लिए हम चाहते हैं कि अपने सेव की अधिक से अधिक एक्सपोर्ट कर सकें, दूसरी मंडियों में भेज सकें, साउथ में भेज सकें, इस के लिए आप जल्दी से जल्दी रेफ्रिजरेटिड टाईप वैनन हमें दीजिए ताकि हमारा माल हिफाजत से बाहर पहुंच सके।

आप जानते हैं कि स्टेशनों के ऊपर हमें अच्छा खाना नहीं मिलता, अच्छी चाय नहीं मिलती, अच्छी चीजें नहीं मिलती हैं। इसलिए हम चाहते हैं कि आप ठीक ढंग से कोआपरेटिव सोसायटीज को यह काम दीजिए। अम्बाला छावनी में वैंडर्स ने एक कोआपरेटिव सोसायटी बनाई है। कई दफा उन्होंने आपसे प्रार्थना भी की है। उनको यह काम दीजिए। अभी आप अम्बाला छावनी में 5 और 6 नम्बर का प्लेटफार्म बनाने जा रहे हैं। मुझे उम्मीद है कि आप उस कोआपरेटिव सोसायटी को ध्यान में रखेंगे और यह काम खाने और चाय वगैरह का उन को देंगे।

एक बात और कह कर बैठ जाता हूँ। बातें तो बहुत कहनी थीं। आप अम्बाला छावनी को लीजिए। वहां पर बहुत बड़ी रेलवे कालोनी है लेकिन थर्ड फोर्य क्लास के जो इम्प्लाइज हैं उन को घर कोई सुविधा नहीं देते हैं। उन को मकान बना कर नहीं बेते हैं। मेरा निवेदन है कि उनको मकान बनाकर दीजिए और कालका नैरोगेज के प्लेटफार्म पर शेड बनाईए। बगैर शेड के आते जाते समय यात्रियों का सामान भीग जाता है और उन को भी असुविधा होती है।

इन शब्दों के साथ, यद्यपि समय न होने के कारण मैं बहुत सी बातें नहीं कह सका हूँ, फिर भी मंत्री महोदय को मुबारकबाद देता हूँ और आशा करता हूँ

कि वे हमारी बात सुनकर उन पर जरूर गौर करेंगे और जिन लाइनों का मैं ने जिक्र किया है उन के ऊपर आवश्यक कार्यवाही करेंगे।

सभापति महोदय : श्री बारूपाल।

श्री यशवंत सिंह कुशवाह (भिड़) : मैं जानना चाहता हूँ कि अपोजीशन के साथ यह अन्याय क्यों होता है? . . . मैं भाषण नहीं होने दूंगा। मेरे साथ यह अन्याय क्यों हो रहा है? अध्यक्ष महोदय ने इंटरवल के पहले बोलने वालों में मेरा सब से पहला नाम लिया था इस के बाद मेरा नाम अब तक क्यों नहीं पुकारा गया?

सभापति महोदय : जो विरोधी दल का टाइम था वह खत्म हो गया। जो टाइम में दे रही हूँ वह कांग्रेस पार्टी का है। मैं कांग्रेस मेम्बर्स के टाइम में से दे रही हूँ। इसलिए आप यह बात नहीं बोल सकते। दूसरी बात यह है . . .

श्री यशवंत सिंह कुशवाह : मेरा नाम क्यों काटा गया यह मैं पूछना चाहता हूँ . .

सभापति महोदय : किसी ने आप का नाम नहीं काटा है। जो बात आप को कही जा रही है वह सुनने की कोशिश कीजिए।

श्री यशवंत सिंह कुशवाह : अध्यक्ष महोदय ने मध्यह्न से पहले . . .

[सभापति महोदय : पहले आप बैठ जाइए।

श्री यशवंत सिंह कुशवाह : मैं नहीं बैठूंगा।

सभापति महोदय : आप बैठ जाइए।

श्री यशवंत सिंह कुशवाह : मैं नहीं बैठूंगा।

सभापति महोदय : आप नहीं बैठेंगे तो मैं आप से कहती हूँ कि आप सदन छोड़ कर चले जायं ।

श्री यशवंत सिंह कुशावाह : अध्यक्ष महोदय ने मेरा सब से पहले नाम लिया था..

सभापति महोदय : मैं आप से यह कहना चाहता हूँ कि आप सदन छोड़ कर चले जाए। . . . (व्यवधान) जब मैंने आपको बैठने के लिए कहा, आप ने आज्ञा नहीं मानी इसलिए मैं आपसे कहती हूँ कि आप सदन छोड़ चले जा सकते हैं ।

श्री यशवंत सिंह कुशावाह : मैं नहीं जाऊंगा ।

सभापति महोदय : आप को जाना होगा ।

श्री यशवंत सिंह कुशावाह : मैं नहीं जाऊंगा . . . (व्यवधान) . . .

SHRI NAMBIAR : Please allow me to make a submission.....

सभापति महोदय : मैं ने उन से कहा पहले आप बैठिए। कई बार कहा कि आप बैठ जाइए। वह नहीं बैठे। मैं ने तन से कहा कि आप को जो समय दिया जा रहा है वह कांग्रेस मेम्बरों का समय है। उस में से मैं विरोधी दल को समय दें रही हूँ। उसके बाद भी वह कहते रहे। मैं ने उन से कहा कि आप इस तरह से नहीं बैठेंगे तो मुझे कहना पड़ेगा कि आप सदन छोड़ कर चले जाए। मैं माननीय सदस्यों से पूछना चाहती हूँ कि अगर इसी तरह से अनुशासन रहेगा तो सदन का काम नहीं चल सकता। आप अगर नहीं मानते हैं तो आप मुझ से कहिए मैं सदन को बरखास्त कर देती हूँ।

16.00 hrs.

श्री पन्ना लाल बारूपाल (गंगानगर) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मान-

नीय रेलवे मन्त्री और रेलवे बोर्ड के सदस्य-गणों को, उनके द्वारा पेश किये गये रेलवे बजट के लिये धन्यवाद देता हूँ और इस बजट का समर्थन करना चाहता हूँ। हमारे यहां जो राजनीतिक लोग हैं उनकी भाषा बोहरी होती है—एक तरफ तो उनकी डिमाण्ड बढ़ती जाती है और दूसरी तरफ वे कर बढ़ाने या किराया बढ़ाने का विरोध करते हैं। दोनों बातें नहीं चल सकतीं, अगर कर नहीं लेंगे तो काम कैसे चलेगा। इसलिये मेरा आपसे यही अनुरोध है कि अगर आप कर लगाना चाहते हैं तो ऊंचे-ऊंचे लोगों पर लगाइये जो रेफीजरेटर्स से काम लेते हैं, एअर-कन्डीशन में बैठते हैं, प्रथम श्रेणी के लोगों पर कर लगाइये, लेकिन जो हमारे जैसे थर्ड क्लास के या मध्यम श्रेणी के लोग हैं, उनकी सुविधाओं की तरफ आपको ध्यान देना चाहिये।

गत 17 वर्षों से जब-जब रेलवे की मांग इस सदन के सामने आई—जैसा हमारे सांघी जी ने सुझाव दिया—मैं बराबर यह निवेदन करता रहा हूँ कि हमारी मीटर गेज लाइन का एक जानल आफिस होना चाहिये और उसका हेड-क्वार्टर अजमेर में होना चाहिये। लेकिन सच बात यह है कि हमारी बातों पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता। मेरे रहते-रहते रेलवे बोर्ड के कम से कम 8-9 चेयरमैन बदल चुके हैं, 8-9 जैनरल मैनेजर उत्तर रेलवे के बदल चुके हैं, डिवीजनल सुप्रीन्टेन्डेन्ट तो दर्जनों बदल चुके, सारे कामों में परिवर्तन हुआ, लेकिन हमारे काम में कोई परिवर्तन नहीं हुआ, हमारी मांग आज तक पूरी नहीं हुई।

बहुत से सदस्यों ने रेलवे बोर्ड को बन्द करन का सुझाव दिया है। यह बात कहां तक सम्भव है, मैं नहीं जानता, लेकिन कुछ हद तक ठीक जरूर है। एक दफा रेलवे बोर्ड की मीटिंग में मैंने पाटिल साहब को कहा था कि आप रेलवे बोर्ड के अधिकार जरा कम कर दीजिये, लेकिन मेरे देखते-

[श्री पन्ना लाल वारुपाल]

देखते ये लोग वहां के वहां बैठे हुए हैं, जब कि मिनिस्टर कई बदल चुके। ये लोग समझते हैं कि ये मिनिस्टर तो सदा रहने वाले नहीं हैं, इसलिये इसी तरह से चलने दो। इन लोगों के अन्दर तो एक प्रकार से लिंक बना हुआ है, जो आज डी० एस० है, वह कल जैनरल मैनेजर बनेगा, फिर रेलवे बोर्ड में जायगा, उसके बाद चैयरमैन बनेगा, इनकी दिनों-दिन तरक्की होती रहती है, जब कि मिनिस्टर का कोई भरोसा नहीं है, आज है, कल दूसरा हो सकता है।

सभापति महोदया, मैंने टिकट-चैकिंग स्टाफ का मामला बहुत पहले उठाया था। ये लोग 1931 तक समस्त भारतीय रेलों में रनिंग-स्टाफ में ही गिने जाते थे। बीकानेर, जोधपुर, उदयपुर, निजाम स्टेट रेलों पर चैकिंग स्टाफ 1-4-1950 तक रनिंग स्टाफ में था और उसे माइलेज एलाउन्स भी मिलता था, लेकिन अब वह उनको नहीं मिल रहा है। एक गाड़ी में चार आदमी काम करते हैं—गार्ड, ड्राइवर, ब्रैक्समैन और टी० टी० ई०, पहले तीन को रनिंग स्टाफ माना जाता है, इस लिये मैं जानना चाहता हूँ कि चौथे के साथ यह अन्याय क्यों हो रहा है। यह उनकी बहुत पुरानी श्रौंर जायज मांग है जिसे स्वीकार किया जाना चाहिये।

सभापति महोदया, उत्तर रेलवे इस समय पांच प्रदेशों में बंटी हुई है—यू० पी०, हरियाणा, पंजाब, राजस्थान और दिल्ली। जब इस रेलवे के कर्मचारियों का स्थानान्तरण होता है तो राजस्थान वाले को उठाकर पंजाब में डाल दिया जाता है, जहां की भाषा भिन्न होती है, उनके बच्चों के लिये बहुत कठिनाई हो जाती है। इसलिये मेरा आपसे अनुरोध है कि जिसका जहां घर है, कम से कम उसको उसी भाषा के क्षेत्र में रखा जाय क्योंकि पाठ्य पुस्तकें बदल जाती हैं।

मैं सन 1952 में इस सदन में आया था,

तब से बराबर मेरी यह डिमाण्ड रही है कि हिन्दूमल कोट श्रौंर गंगानगर के बीच की रेलवे लाइन को ब्रोड-गेज लाइन शीघ्र बना दिया जाय, लेकिन यह मामला अभी तक बीच में ही लटका पड़ा है। उस समय हमने आपको यह आश्वासन दिया था कि हम इस काम में आपको श्रम दान देंगे और उस श्रमदान के लिये हमने आपको 7 लाख रुपया इकट्ठा करके दिया—लेकिन मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि अभी तक उस मामले में कोई प्रगति नहीं हुई है। वहां गंगा नगर से हिन्दूमल कोट श्रौंर श्रवोहर से गंगानगर बसें चलती हैं, उनके ठेकेदारों की आपके कर्मचारियों के साथ सांठ-गांठ चलती है, वहां के बस वालों से कर्मचारी भ्रष्ट तरीके से रुपया खाते हैं और इस काम को नहीं होने देते—यह मेरा स्पष्ट आरोप है।

कंट्रिंग के काम में शैड्यूल्ड कास्ट के लोगों को आपने आज तक कोई प्राथमिकता नहीं दी है। जब हम आप से कहते हैं तो आप जवाब देते हैं कि उनको इस काम का अनुभव होना चाहिए। हम को आज तक आप चमार और चूड़े समझते हैं अनुभव कहां से होगा, अगर हम को काम दिया जाता तो अनुभव होता—इस लिये मेरा अनुरोध है कि इस काम के लिए शैड्यूल्ड-कास्ट के लोगों को प्राथमिकता दी जानी चाहिये।

हमारा गंगानगर कृषि प्रधान क्षेत्र है, लेकिन वहां वंगन्ज नहीं मिलती हैं। वहां के गोदामों की हालत बहुत खराब है। गोदाम कम हैं राजस्थान में अकाल पड़ा हुआ है, इस अकाल के समय में भी हम को भूसा इधर से उधर ले जाने के लिये वंगन्ज नहीं मिलती। नेरा अनुरोध है कि आप इस तरफ ध्यान दें और वहां पर वंगन्ज की व्यवस्था करायें।

हमारे गंगानगर से ट्रेन जयपुर जाती है, उसमें एक स्लीपिंग कोच लगाया जाय। इसी तरह से बीकानेर से जयपुर जो ट्रेन जाती

है, उसमें भी स्लीपिंग कोच लगाया जाय ताकि यात्रियों को सुविधा हो ।

सभापति महोदय, यह देश बहुत बड़ा है, इसकी समस्यायें बहुत बड़ी हैं, इसी तरह से रेलवे मंत्रालय भी बहुत बड़ा है। अभी शास्त्री जी ने जो भाषण दिया है, मैं उनसे शतप्रतिशत सहमत हूँ। काम तो कभी न कभी जरूर होंगे, 20 वर्ष होने जा रहे हैं, हम रिटायर होने वाले हैं, हमारे राजस्थानी में एक कहावत है—

नाता तो होसी, पण म्हां मरया होसी ।

काम तो होगा, लेकिन हमारे मरने के बाद होगा। मैं कई नये स्टेशन बनाने के लिये बहुत दिनों से अनुरोध कर रहा हूँ लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। सूरतगढ़ के पास रंगमहल स्टेशन और पीली स्टेशन के बीच में एक स्टेशन बनाया जाना चाहिये। वहां एन्क्वायरी होती है तो नाम का भगड़ा आ जाता है। एक गांव के लोग कोई नाम चाहते हैं और दूसरे गांव के लोग दूसरा नाम चाहते हैं। हमें नाम से मतलब नहीं है, काम से मतलब है, वहां पर स्टेशन जरूर खुलना चाहिये। इस मामले में भी आपके यहां बड़ी गड़बड़ है। स्वामी केशवानन्द जी ने केशव नगर स्टेशन नाम के लिए कहा तो डी० एस० आफिस के लोगों ने दो हजार रुपये मांगे, जब उन्होंने कहा अरे, भले आदमी, मैं तो राज्य सभा का मेम्बर हूँ, तब वे लोग घबराये और वह काम हो गया यानी स्टेशन का नाम बदल गया।

दूसरा स्टेशन मोहन नगर और जैतसर स्टेशनों के बीच में खोला जाना चाहिए। वहां भी नाम का भगड़ा है। जैतसर फार्म वाले चाहते हैं कि यह स्टेशन उनकी तरफ होना चाहिये, जब कि वहां सिर्फ फार्म है, गांव कोई नहीं है। दूसरी तरफ 17-18

गांव हैं, वे लोग चाहते हैं कि मोहन नगर की तरफ होना चाहिये। यह मामला भी बीच में लटक रहा है, इस पर जल्द से जल्द कार्यवाही होनी चाहिये।

तीसरा स्टेशन हनुमानगढ़ और धौलीपोल स्टेशनों के बीच होना चाहिये। वहां भी एक पंचायत वाले चाहते हैं कि उनकी तरफ होना चाहिये और दूसरी पंचायत वाले चाहते कि उनकी तरफ होना चाहिये। मैं इस मामले में किसी व्यक्ति का नाम नहीं लेना चाहता, लेकिन मैं चाहता हूँ कि वहां स्टेशन जल्द से जल्द बनना चाहिये।

रंग महल स्टेशन पर बिजली न होने से अन्वेषण रहता है। वहां पर पास के खम्बे से बिजली ली जा सकती है, लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। आज दुनिया राकेटों की तरफ जा रही है, चांद को छूना चाहते, लेकिन हमारे स्टेशनों पर दिया भी नहीं जलता। वहां इस काम के लिये हम रुपया भी देने के लिये तैयार हैं, हजार-दो हजार रुपया जमा कर के दे सकते हैं, अगर रेलवे बोर्ड भूखी है तो रुपया जमा किया जा सकता है। वहां के लोग मुझ को चुनकर भेजते हैं, जब उनकी मांगों की तरफ सुनवाई नहीं होती है तो लोग मुझे कहते हैं कि तुम क्या बेवकूफों की तरह बैठे रहते हो। हम चाहते थे कि इस देश के अन्दर प्रजातान्त्रीय तरीके से समाजवाद आये, लोकशाही आये, लोकशाही न आ कर नौकरशाही आई है। हुकम नौकर का चलता है। यहां जनता का हुकम चलना चाहिये, हम लोगों का हुकम चलना चाहिये, जब तक इस तरह की व्यवस्था नहीं होगी तब तक समाजवाद नहीं आयेगा।

डाक्टर साहब आपकी कार्यक्षमता के बारे में मुझे पूरा विश्वास है, आप जैसे अच्छे आदमी के होते मुझे विश्वास है कि सब काम ठीक तरह से होगा। बहुत से लोग कहते हैं कि मैं चापखूती करता हूँ, लेकिन सचाई की



[श्री पन्ना लाल बारपाल]

छुपाया नहीं जा सकता। परसनेऊ और बीघा के बीच भी स्टेशन होना चाहिये। इस पर आप थोड़ा बहुत ध्यान दें ताकि पब्लिक की समस्याओं का समाधान हो सके।

नई दिल्ली स्टेशन पर 441 कुली हैं, जिन में से 350 राजस्थान के हैं। उनके निवास, चिकित्सा और विश्राम आदि की वहां कोई व्यवस्था नहीं है। न उनको रेलवे स्टाफ माना जाता है और न पब्लिक का आदमी माना जाता है। मैं चाहता हूँ उनके लिये ये सब व्यवस्थायें की जाये और उनके रिटायर होने पर उनके लड़कों को भरती किया जाय।

मैं नहीं चाहता कि सारा देश कुली का काम करे लेकिन वे अपने बच्चों की उन्नति इस प्रकार से करें जब कि उनकी माली हालत इतनी खराब है? इसलिए मेरा निवेदन है कि आप कुलियों की समस्या पर अवश्य ध्यान दें।

एक बात की ओर मुझे मन्त्री महोदय का ध्यान विशेष रूप से दिलाना है कि सुरक्षा की दृष्टि से पाकिस्तान की सीमा पर रेलवे लाइन का होना बहुत ही आवश्यक है। बाड़मेर से जैसलमेर और श्रीकोलायत से जैसलमेर रेलवे लाइन का होना बहुत ही आवश्यक है। इसके अभाव में पाकिस्तान के हमले के समय यातायात की दृष्टि से हमारी स्थिति कमजोर पड़ सकती है। इसकी ओर विशेष रूप से ध्यान दिया जाये।

मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे इतना समय दिया। मैं डाक्टर साहब को अच्छी तरह से जानता हूँ। मैं रेलवे बोर्ड का हमेशा से सहयोगी रहा हूँ, विरोधी नहीं। 18 साल से मेरा बहुत सम्पर्क रहा है। मुझे काफी जानकारी है लेकिन चूँकि और तद्स्यों को बोलना है इसलिए मैं और अधिक समय न लेकर समाप्त करता हूँ।

**SHRI B. K. DASCHOWDHURY** (Cooch-Bihar): I have gone through the entire text of the hon. Minister, Dr. Ram Subhag Singh's speech. It appears to me that in his 16-page speech, he has expressed himself as being in a very happy mood in regard to the activities of the Railways and I do not know also whether he is happier for his new assignment. But the thing remains clear as in the statement, he has said this :

"I am happy to point out to the House that the Railways' efforts for achieving economy have begun to bear some fruit".

It has pained me to notice that there is not even a single word of appreciation for the efforts of the railway workers and employees whose numbers are about 15 lakhs. If there be any achievement on the part of the railways, definitely it must be assumed that it is the achievement of the cumulative effect of all the employees running the railways. It has pained me that the hon. Minister has not mentioned even a word of appreciation for the railway employees.

**DR. RAM SUBHAG SINGH :** It is there in the speech.

**SHRI NAMBIAR :** There is only one sentence at the end.

**SHRI B. K. DASCHOWDHURY :** That also I have seen. That is not for the poor employees but for the higher ranks. Anyway, this omission on his part was not proper.

Before going further, I must thank the Railway Ministry, particularly the hon. Minister of State, Shri Parimal Ghosh, for the statement he made the other day. He has conceded the demand of the people of Calcutta and Bombay for easing the traffic congestion in both these cities. It is very reassuring that he has stated that the Calcutta circular railway project will be started in the course of a few months, and as for an underground railway project both in Calcutta and Bombay, a scheme will be taken up in the Fourth Plan period. So we must thank him for that.

With all that has been stated by the Minister in his speech, it seems to me that he has not considered the matter of bribery and corruption which is rampant amongst top-ranking officers of the railways. This reminds me of an English saying, that the husband is the last person to know of adultery committed by the wife. The same thing applies to the Railway Minister here. Whenever we make any representations, whenever we refer certain cases of gross corruption and irregularities to the hon. Minister, automatically the reply comes that for such and such reasons, it could not be gone into. I have several examples with me. I referred one case in the Eastern Railway where one person was superseded to the hon. Minister.

One Mr. G. S. Das was superseded, his promotion was not given in time, and in his place a junior man was promoted. With your permission, I shall read a few lines of the reply :

"There has been no suppression of Shri G. S. Das by any of his juniors either in respect of his promotion or seniority as Chargeman, Grade 'A' on scale Rs. 335—425. The promotion of Shri P. Raman than in 1964 as Chargeman, Grade 'A' was purely temporary, against a local vacancy."

So, it is clear that Mr. P. Ramanathan was junior to Mr. G. S. Das, but his promotion was made temporarily. Then, why was not the senior man given temporarily? It remains a mystery.

While participating in last year's Railway Budget discussion, I made a very important point, that the railways should adopt the micro-medium railway radar system. A young scientist, A. K. Choudhury, working in the N. F. Railway has made an invention and has been trying to get the Railway Board and the Ministry to accept it. At least he should be given some incentive to do further research in this direction. On 26th March, 1968, immediately after my speech there was a trial test, and

during that test the railway officers behaved in such a manner as I would not like to mention here. It was categorically stated that no such machine would be used in India. But sometimes after that, there was a news item published in the *Hindustan Standard* dated 19-11-68 under the heading "Train-control machine to be installed." While this young Indian scientist could not be trusted for his invention of a machine to save a few hundred crores of rupees for the railways, and the railway officials and the Railway Board do not want that anything should be invented here or manufactured here, but they want all these machines to be imported from foreign countries and I do not know what interest they have in it. This is what the news item says :

"The Eastern Railway authorities will soon introduce a German-made automatic train-control machine on the Howrah-Mughal-sarai and Sealdah-Burdwan sections to avert accidents. Each machine will cost about Rs. 26,00,000."

The Railway Ministry may have enough money to spend Rs. 26 lakhs each on the purchase of these machines from foreign countries, but they do not like to go into the matter whether these machines can be manufactured in our country or not, and at the same time they do not want to give any incentive to our young scientists.

I personally referred the matter to the hon. Minister, and here is the reply dated 16th June signed by Shri Parimal Ghosh :

"It may be mentioned that in a demonstration before the Standing Screening Committee on 26-3-68, Shri Choudhury produced spring-worked toy engines and toy rail cars arranged on a miniature rail track. The demonstration had no connection with the working of radar. Shri Choudhury could not even explain either the broad principles or the details of implementation of his scheme and did not appear to possess even a

[Shri B.K. Daschowdhury]

fundamental knowledge of electricity."

16.20 hrs.

[MR. SPEAKER *in the Chair*]

Mr. Choudhury is a science graduate of the Calcutta University. He has published three or four books on various complicated scientific issues, but the Minister has been advised by the Railway Board to say that he did not appear to possess even a fundamental knowledge of electricity. This is how they are behaving and I do not know whether those who are passing judgment on such inventions, such as Mr. Sen Gupta who had been promoted to the post of electrical engineer, have got any engineering degree. Probably he is only a matriculate and by certain manipulation he got this promotion to the highly coveted post of electrical engineer in that railway.

Without making any further remarks about these persons, I would only request the hon. Minister to consider this aspect, whether anything tangible can be done in this matter, and whether the young scientists of our country could be given any assistance to improve their inventions. We have seen from our experience that Dr. Khurana could not get any assistance from our country and he is now a Nobel laureate. I can multiply such instances.

Reference has already been made to the Tribunal.

MR. SPEAKER : The hon. Member's time is up.

SHRI B. K. DASCHOWDHURY : I shall briefly refer to this matter. Only eight points had been referred to the Tribunal for adjudication. It was settled in the Joint Committee of the All India Railwaymen's Federation that all the points under dispute should be referred to the Tribunal. I request the hon. Minister to take note of item 23, particularly which reads as follows :

"Staff requiring to perform duties on running trains, e.g. Ticket Checking Staff, Attendants, technicians etc. should be treated on

par with the Running Staff for all purposes."

That was one of the points of dispute. This point had been referred to on a number of occasions and the hon. Justice Rajadhyaksha in his adjudication award No. 1 of 1947 in para 290 records :

"Their (TTEs) duty consists mainly in checking tickets of passengers while the train is moving, recovering excess fares ; crowded as they have been during the last few years, this task is not a very pleasant one and a witness referred to the fact that travelling ticket Examiners were occasionally assaulted in the performance of their duty."

So, they should also be regarded as running staff and this point should also be referred to the one-man tribunal with Shri Mia Bhoj as the Chairman. As I said earlier, this point had been referred to on a number of occasions. Even as early as 1953-55, the Railway Corruption Enquiry Committee headed by Shri J. B. Kripalani pointed out that :

"The TTE has today become a part and parcel of the train and his importance is nothing less than that of a guard or driver."

Guard or driver becomes running staff within the definition of the railways, but not the TTE's. According to the Krishnamachari and Vashist Enquiry Committee report, booking of TTE by every train is necessary to watch the revenue aspects of this national industry. By not implementing this recommendation ticketless travel will reach a climax when it will become an issue of national importance. For all these reasons I urged upon the hon. Minister to consider this aspect. The TTEs are exposed to all vagaries of the weather as the driver and brakesman and others. Guards and drivers are confined to one place while the TTEs' are to go from compartment to compartment and sometimes they risk their lives when the train moves. I urge on the Minister to

consider this aspect and give the TTEs the allowances that are given to other running staff.

In the audit report, at page 39, we find the following : it is in regard to the Northeast Frontier Railway-provision of excessive facilities at New Cooch Behar station. It is said that in this New Cooch Behar station, additional facilities have been provided at a cost of Rs. 17 lakhs. What happens ? "The Administration provided at New Cooch Behar station, a loco shed with ancillary facilities, a sorting yard and reception and despatch yard in connection with the construction of the new B.G. line from Raninagar to Jogighopa." But then, what happened ? In the middle of November '68 suddenly, without having any administrative sanction from the headquarters,—it was said to me particularly by the General Manager, Mr. Chatterjee—that the loco-shed and other facilities at the new station had been dismantled and taken away to somewhere else. That has been done by some of the officers at the district level. There is one District Mechanical Engineer, Mr. Grey. Wantonly ; he has done all these things, perhaps : I do not know. I have referred the matter to the hon. Minister and the General Manager also. They have already dismantled the entire shed. I ask the hon. Minister, through you, to look into this matter seriously. I want to know why this has been done without even taking prior orders from the higher authorities.

Sometimes, what happens is this : Cooch-Bihar station comes under my constituency, Cooch-Bihar is the district head quarter town, and is growing very rapidly owing to various activities of trade and development. But what has been done there ? They want to effect some economy. How did they do it ? There were two senior goods clerks at the Cooch Behar station. By a sudden order, one of them was removed, and when the matter was referred to the authorities, what did they do ? A junior assistant goods clerk II has been posted in the place of one senior clerk. And they had to pay Rs. 375 for each for relieving duties, which means

Rs. 750 in all ! By removing one senior goods clerk from there, this is the saving in expenditure ; this is the economy effected at Cooch Behar station ! This is the way the officers are working there now and then. I have been informed by the people in my constituency that some days before, another order has been passed that one of the assistant station masters at the station is being removed. I do not know for what reasons. Probably that is in the place of another whom they will be sending as relief some days after. This is the way in which they are effecting economy in the railway administration. I would request the hon. Railway Minister to look into these things.

Lastly, I would like to refer to another point. I refer to the report of the Railway Board for 1967-68. At page 61 of the report, there is one particular paragraph ; it is paragraph 106. It deals with representation of Scheduled Castes and Scheduled Tribes in non-gazetted railway services. It says :

"The number of candidates belonging to Scheduled Castes and Scheduled Tribes indentured for by the Railways for class III categories and the number recommended by the Railway Service Commissions during the year 1967-68 are shown below :"

The statement shows that the Railway Service Commissions recommended that 410 Scheduled Caste candidates and 135 Scheduled Tribe candidates should be taken ; that comes to a total of 545 candidates. Then, the report goes on to state :

"The shortage of candidates from these communities has been persisting mainly in respect of categories for which technical qualifications are essential. Further, the less intake in the matter of recruitment of Scheduled Castes and Scheduled Tribes is due to ban on recruitment of staff in Class III and Class IV categories and absorption of staff rendered surplus as a result of closure/com-

[Shri B. K. Daschowdhury]

pletion of certain construction projects."

It further goes on to say :

"In order to make up the deficiency in the quota reserved for Scheduled Castes and Scheduled Tribes, the General Managers of Indian Railways continued to exercise the special powers vested in them, *i.e.*, the power to select candidates from those communities relaxing the standards. These selections supplemented those made by the Railway Service Commissions."

MR. SPEAKER : Order, order. You are reading from the report. Please conclude.

SHRI B. K. DASCHOWDHURY : I am concluding, Sir. What happens is this. These General Managers of the Indian Railways have been given certain powers so that, if necessary, certain standards even might be relaxed. The Railway Service Commission recommended 545 persons. But the General Managers appointed only 267 from scheduled castes and 45 from scheduled tribes—a total of 312 only as against 545 for appointment. What is the sympathy shown the General Managers, though they are invested with certain special powers? Should we not presume that the scheduled castes and tribes do not get a fair deal at the hands of the General Managers? There are so many anomalies in the report but I have no time to refer to them.

Lastly, I want to make one important request. Whenever any one sends any memorandum or representation to the Railway Minister, he should consider them as judiciously as possible, because a representation or memorandum is submitted to the Minister only after all other means of redressing the grievances have failed. But very often, the Minister sends the letters and representations to the department for replying. If that is the case, we should not have any ministers at all. Let us have computers and run the administration. We can feed the

letters and representations into the computers and by pressing a button, the reply will come from the department. Therefore, I request that the hon. Minister should consider as judiciously, considerably and sympathetically as possible all memoranda and representations sent to him.

श्री तुलसी दास जाधव (वारामती) : अध्यक्ष महोदय, 2 बजे से लेकर 2.45 बजे तक जो पौन घण्टे का समय दूसरे कामों में गया, वह टाइम तो हमको मिल जाना चाहिये।

MR. SPEAKER : I do not want any argument about this. After Mr. Sheo Narain, I will call Mr Kushwah and then the hon. Minister.

श्री शिव नारायण (वस्ती) : अध्यक्ष महोदय हमारे रेलवे मिनिस्टर ने अपने बजट में हमको बड़ी रोजी पिक्चर दी है। जब श्री पाटिल हमारे रेलवे मिनिस्टर थे तब डा० राम सुभग सिंह स्टेट मिनिस्टर थे और उनको इस विभाग की सारी इन्स और आउटस मालूम हैं। मैं उनको फेलिसिटेड करना चाहता हूँ कि उन्होंने बजट में 2 करोड़ रुपये की बचत दिखलाई। यह डेफिसिट बजट नहीं है सर्प्लस बजट है। मैं समझता हूँ कि वर्ष के अन्त में वह और सर्प्लस दिखलायेगे क्योंकि कमाऊ पूत जो होता है उसकी बड़ी सराहना होती है। यह विभाग भारत सरकार का आघा अंग है। गवर्नमेंट की आधी इनकम इस डिपार्टमेंट से है। मैं रेलवे विभाग की प्रशंसा इस लिये करना चाहता हूँ कि सन 1965 में जब पाकिस्तान ने हम पर हमला किया तब हमारे कर्मचारियों ने बड़ी मुस्तैदी के साथ हम लोगों की मदद की सरहद के ऊपर। इसके लिये मैं उनको धन्यवाद देता हूँ।

लेकिन मैं रेलवे के उदार मिनिस्टर से एक प्रार्थना करना चाहता हूँ कि "क्षमा बढ़ने को चाहिये, छोटन को उत्पात"। 19 सितम्बर को जिन रेलवे कर्मचारियों को

पकड़ लिया गया, बेचारे घर से जा रहे थे, रास्ते में पुलिस ने पकड़ लिया, उनको माफ कर दिया जाये। मैं गवर्नमेंट से अपील करना चाहता हूँ कि उनको वापस ले लिया जाये। आज उनके बच्चे खाना वगैर बिल-विला रहे हैं, भूखों मर रहे हैं, उनका कोई पुरसा हाल नहीं है। मैं सरकार से कहना चाहता हूँ कि कर्मिग इन्वेन्स कास्ट बेअर शंडोज फ्राम बिफोर...

एक माननीय सदस्य : कांग्रेस हार रही है।

श्री शिव नारायण : मैं इस नये रेलवे मिनिस्टर से राजपूत होने के नाते आज भी कहना चाहता हूँ कि तुम क्षत्री हो, तुम्हारे खून में क्षमा की बात है। आज इन कर्म-चारियों को क्षमा करो।

इसके बाद मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे क्रासिंग जहाँ-जहाँ पर है उनको वहाँ पर अन्डर ग्राउंड बनाया जाये। शहरों में आज आघ-आघ और एक-एक घन्टा गेट बन्द पड़े रहते हैं और खचाखच भरे हुए रास्ते में पास करना मुश्किल हो जाता है। मैं बस्ती शहर को रिप्रेजेन्ट करता हूँ। वह मेरी कांस्टि-टुएन्सी है इसलिये वहाँ की बात कहना मैं अपना फर्ज समझता हूँ।

पिछले आठ वर्षों से मैं देख रहा हूँ कि रेलवे वजट पर मुझको चार-पांच मिनट बोलने का मौका मिलता है। मैं रेलवे अधिकारियों से बार-बार कहता हूँ, लेकिन उनके कानों पर जूँ नहीं रेंगती। मैं कुछ स्टेटैजिक प्वाइंट्स बतलाना चाहता हूँ। लखनऊ से सिलिगुड़ी तक सिंगल लाइन है हम दुश्मनों के मुँह में हैं। मैं गवर्नमेंट से कहते-कहते थक गया कि वहाँ पर डबल लाइन की जाये, लेकिन कोई सुनवाई नहीं होती। हम पाकिस्तान का मुकाबला कर रहे हैं, चीन का मुकाबला कर रहे हैं। वहाँ के मीन्स

आफ कम्युनिकेशन दुस्त होने चाहियें। बंगाल वाले चाबल के लिये चिल्लाते हैं, लेकिन हम बस्ती में चाबल पैदा करते हुए भी रेल की सुविधा न होने के कारण वहाँ चाबल नहीं भेज सकते। वहाँ पर फौरन डबल लाइन कर दी जानी चाहिये।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि आज जो फर्स्ट क्लास के पास दिये जाते हैं, उनसे रेलवे को 18 करोड़ रुपयों का लास होता है। इसलिये इसको खत्म किया जाये। चाहे वह पालियामेंट के मेम्बरों का हो चाहे रेलवे सर्वेन्ट्स का हो। इससे 18 करोड़ रुपयों की बचत होगी। पी०ए०सी०ने इस पर रिपोर्ट दी है। वह आपकी इजाजत से बनती है और हायेस्ट बाडी है, उसने यह कहा है कि गवर्नमेंट इस पर गौर करे।

पहले जो फर्स्ट क्लास थे वह तो खत्म हो गये और पुराने सेकेन्ड क्लास फर्स्ट क्लास हो गये। अफसरों के लिये तो रिटायरिंग रूम हैं, लेकिन फर्स्ट क्लास के यात्रियों को बड़ी दिक्कत है। आज लखनऊ और बनारस में जो रिटायरिंग रूम हैं वह घिरे रहते हैं। बी गेट नो फेसिलिटी ऐट लखनऊ। बी कैन पे फार इट। लेकिन फिर भी इसकी सुविधा नहीं है। आज हमसे भले ही गवर्नमेंट 2 रु० ले ले लेकिन इसका प्ररेंजमेंट होना चाहिये। हमसे हर तरफ के मेम्बरों ने शिकायत की है चाहे वह कम्युनिस्ट हों, चाहे सोशलिस्ट हों, चाहे जनसंधो हों या कांग्रेसी हों।

अब जम्मू और काश्मीर के भगड़े का सवाल है। मैं समझता हूँ कि गवर्नमेंट को उसे रेल से कनेक्ट कर देना चाहिये। मैं जम्मू काश्मीर की तरफ से वकालत करता हूँ।

एक माननीय सदस्य : पाकिस्तान की।

श्री शिव नारायण : जी नहीं, पाकिस्तान की नहीं। हम कमजोर नहीं हैं, हम देश-द्रोही भी नहीं हैं।

[श्री शिव नारायण]

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जो अन-एकानमिक लाइनें हैं उनको भी इस तरह से आप डेबेलप करें जिस से उनकी इनकम बढ़ सके।

पैसेन्जर अमेनिटीज का जहाँ तक सवाल है, मैं कहना चाहता हूँ कि मैंने इतिहास में ब्लैक होल की बात पढ़ी है, जो कलकत्ते में थी। आज आये दिन रोज थर्ड क्लास के कम्पार्टमेंट ब्लैक होल बने रहते हैं। वहाँ पर न पाखाने का इन्तजाम है, न पेशाब का इन्तजाम है और न पानी का इन्तजाम है। जब कोई रेलगाड़ी आती है तब हम खड़े होकर देखते हैं कि चक्कम-चक्का लगता है और कोई इसको देखने वाला नहीं है। डबल ट्रेन कर दें, एक सुबह चले और एक रात को चले। एक दिल्ली से और एक लखनऊ से चले। आप डबल कर दें। आप को इनकम होगी। पैसेन्जर काफी निकलते हैं। क्या आपका रेलवे बोर्ड करता है? हम जैसे लो मैन् आपको प्वाइंट आउट करते हैं कि किस तरह से आपकी इनकम बढ़ सकती है। क्या रेलवे बोर्ड इस तरह की चीजों को आपको नहीं बता सकता है? आप एक आना और दो आना टैक्स बढ़ाते हैं। इसको आपको बढ़ाने की जरूरत न पड़े अगर आप और ट्रेज को चला दें जिन से आपकी आमदनी बढ़ेगी।

विजिलेंस का जो डिपार्टमेंट है, उस में जो लोग एप्वाइंट किये जाते हैं, उन में आपको आउटसाइडर्ज को भी लेना चाहिये। अब तो आप रेलवे डिपार्टमेंट के लोगों को ही लेते हैं। वे विजिलेंस का काम ठीक नहीं करते हैं। मैं चाहता हूँ कि आप बाहर वालों को भी लें।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड को आप सलाम करो। उसको आप गुड वाई बोलो। उसको निकाल बाहर करो।

वह अटर फेल्योर साबित हुआ। मैं आठ वर्ष से यह शिकायत करता आ रहा हूँ। क्या किया है आपने? उसने भी कुछ नहीं किया है।

खाने पीने का जो प्रबन्ध है वह भी आप को ठीक करना चाहिये। मैंने लखनऊ स्टेशन पर देखा है, वहाँ पर मैंने चैक किया है, वहाँ पर कोई स्टैंड करने वाला नहीं था। वहाँ पर धुआं धक्कड़ फैला हुआ था। तमाम भट्टियां जल रही थीं। यह प्लेटफार्म की हालत थी। लखनऊ उत्तर प्रवेश का कैपिटल है। वहाँ पर यह हालत थी। वहाँ पर बहुत ही गन्दगी देखने को मिली। इस तरह की जो चीजें हैं, उनकी तरफ आपका ध्यान जाना चाहिये।

वहाँ पर फर्स्ट क्लास की एक बोगी रहती है। उसमें लखनऊ से रिजर्वेशन नहीं मिलता है। सिलीगुड़ी बालों को ही मिलता है वही उसमें भरे रहते हैं। जब रिजर्वेशन के बारे में पूछताछ की जाती है तो कोई कर्टसी नहीं दिखाई जाती है, बड़ा रूड विहेवियर उनका होता है। ये बातें मैंने अपने कान से सुनी है। साथ ही absence of human touch होता है। ह्यूमन टच उनमें नहीं होता है। इसको आप पैदा करो उनमें।

“those who will obey, they can give orders; those who will not obey orders, they cannot give orders.”

यह बर्डिकट मेरा नहीं है। यह ग्रेटकमांडर नैपोलियन का है।

“those who will obey, they can give orders; those who will not obey orders, they cannot give orders.”

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि पब्लिक रिलेशंस का जो इन्तजाम है उसको भी आप ठीक करो।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि चितरंजन और मद्रास प्रादि जगहों पर जो आपके

डिब्बे बन रहे हैं, उन कारखानों के वर्किंग को भी आप ठीक करें। उनका भी आप डिवलपमेंट करें। चौथी श्रेणी के जो प्रादमी हैं, उनको ठीक काम दें। जब आपने ऐसा किया तभी आपका रेलवे बोर्ड फलेगा फूलेगा और पब्लिक की नजरों में ऊंचा उठेगा। मैंने आपकी तारीफ भी की है। जो दिक्कतें हैं, उनको आप दूर करें। आपके डिपार्टमेंट में कुछ ऐसे एजीमेंट्स भी हैं जो गड़बड़ करते हैं, उनको भी आप चँक करें।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जो आदमी मुअत्तिल हैं या ससपेंडिड हैं उनको आप माफ़ करें, उनको वापिस ड्यूटी पर आप बुलायें।

इन शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री यशवंत सिंह कुशवाह ( भिड ) : मैं अध्यक्ष महोदय आपका अत्यन्त आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया है।

डा० राम सुभग सिंह जी ने इस विभाग का कार्यभार ग्रहण करने के बाद जिस प्रकार से अपने कार्य की शुरूआत की है और लाभ का बजट पेश किया है, कोई नए कर नहीं लगाये हैं, माल भाड़े पर कर नहीं है, यह सब इस बात का सबूत है कि मंत्री महोदय जिस तरह से काम करने में सिद्धहस्त रहे हैं, वह इस बदनामशुदा रेल विभाग को भी अच्छा बनाने में सिद्धहस्त होंगे। मेरी शुभकामनायें और सहयोग उनके इस काम में उनके साथ हैं।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जो योजनायें हों वे सर्वांगीण ढंग से देखी गई हुई होनी चाहिये। अगर योजनायें ऐसी होनी जिनकी टांगें टूटी हुई होंगी, तो जो हमारा काम है वह भी नुकसान में जाएगा। मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि एक अरब से भी ज्यादा रुपया खर्च करके शासन

ने चम्बल की योजना बनाई है और जल बिजली उससे मिलनी शुरू हुई है। साठ लाख एकड़ नई भूमि के लिए मिड और मुरैना जिलों में जोकि मध्य प्रदेश के उत्तरी जिले हैं सिंचाई के लिए पानी मिलेगा कुछ मिलना शुरू भी हो गया है और कुछ प्रागे मिलना शुरू हो जाएगा। वहां पर काफी उत्पादन बढ़ेगा। यह उत्पादन किसान के घर से बाजार में कैसे जाएगा? जिन प्रान्तों को अन्न की जरूरत है, जो प्रान्त भूखे हैं वहां यह अन्न कैसे पहुंच पाएगा। इसकी ओर बिल्कुल ध्यान नहीं दिया गया है।

वहां नैरो गेज रेलवे लाइन है। उसकी तरफ भी ध्यान नहीं दिया गया है। इस नैरो गेज को ब्राड गेज में बदलने की जब तक योजना नहीं होगी तब तक आपको चम्बल योजना पर जो खर्च हुआ है देश की तथा उस क्षेत्र की प्रगति के लिए उसका लाभ कैसे उठाया जा सकेगा, यह विचारणीय है।

रेलवे के विकास के लिए, लाइनों के विकास के लिए योजनायें बनती हैं। उन योजनाओं में सबसे ज्यादा उपेक्षित प्रांग अगर किसी का है तो वह नैरो गेज लाइन का है। नैरो गेज लाइन के लिए देश में इस समय एक भी नया डिब्बा नहीं बनता है और न ही एक भी नया इंजन बनता है और न ही इंजन या डिब्बा बाहर से मंगाया जाता है। नैरोगेज लाइनों पर चलने वाला यह जो पुराना कचरा पड़ा हुआ है, आखिर यह कब तक काम देगा। कोई योजना होनी चाहिये, कोई विचार होना चाहिये, इन नैरो गेज लाइनों को ब्राड गेज में बदलने का और इनको बदलने के लिए हर साल कितना काम किया जाएगा और कितने समय में सारा काम पूरा हो जाएगा, इसका साफ नक्शा सामने होना चाहिये। मैं आशा करता हूँ कि आप इसके बारे में कोई योजना बनायेंगे



[श्री यशवंत सिंह कुशवाह]

ताकि नैरो गेज को जल्दी से जल्दी ब्राड गेज में बदला जा सके। जिन क्षेत्रों में बड़ी बड़ी योजनायें, बड़े बड़े निर्माण कार्य बनाकर, अरबों रुपया खर्च किया गया है, उन योजनाओं का सदुपयोग हो, इस दृष्टि से उन क्षेत्रों की नैरो गेज को ब्राड गेज में बदलने की योजना को प्राथमिकता दी जानी चाहिये, ऐसा मेरा निवेदन है।

हमारे क्षेत्र में, मध्य रेलवे का जो नैरो गेज लाइन का हिस्सा है, ग्वालियर से भिंड तक का पचास मील तक का जो टुकड़ा है, इस टुकड़े में स्वराज्य आने से पहले जहां पूरा सफर ढाई तीन घण्टे में हो जाता था वहां आज बीस साल में इसको पूरा करने में छः घण्टे लग जाते हैं और पहले के मुकाबले में किराया भी तिगुना लगता है। यह वहां प्रगति का नमूना है। वहां पर सवारियां कम निकलती हों ऐसी बात नहीं है। मैंने स्वयं देखा है कि डिब्बों में जगह नहीं होती है, लटकते हुए लोग जाते हैं, डिब्बों के ऊपर बैठ कर लोग चलते हैं, भेड़ बकरियों की तरह से वे डिब्बों में भरे रहते हैं। इतना अधिक ट्रैफिक इस लाइन पर है। इतना होने पर भी उसको ब्राड गेज में बदलने की बात सोची नहीं जाती है।

एक बात मैं देश के हित में कहना चाहता हूं। कल को भ्रगर देश पर दुर्भाग्य आ जाए और किसी तरह से अशान्ति पैदा हो जाए तो दक्षिण भारत की तरफ जाने के लिए आगरा के बाद जहां चम्बल का एक पुल पार करके उधर का इलाका पड़ता है, भ्रगर किसी तरह से उस पुल में कुछ गड़बड़ हो जाए तो आपका सारा सम्बन्ध उत्तर और दक्षिण का समाप्त हो जाएगा, सारे का सारा रास्ता बन्द हो जाएगा और एक बहुत बड़ा खतरा पैदा हो जाएगा। एक छोटा सा टुकड़ा अगर आप जोड़ देते हैं भिंड और इटावा के बीच का जोकि बीस

मील का टुकड़ा है तो आपका एक आल्टरनेटिव रूट हो जाता है। इससे बहुत बचत भी हो जाती है। ग्वालियर से भिंड तक का जो पचास मील का टुकड़ा है अगर इसको बीस मील और बढ़ा दिया जाता है और सत्तर मील का जो यह टुकड़ा हो जाता है इसको लाइन से कनेक्ट कर दिया जाता है तो माल तथा यात्रियों के यातायात में बड़ी सुविधा हो सकती है और डेढ़ सौ मील का चक्कर बच जाता है। यह रेलवे के लिए भी आर्थिक दृष्टि से लाभकारी चीज होगी और देश की सुरक्षा की दृष्टि से भी यह अत्यन्त आवश्यक है। इस सुभाव को मैंने रेल मंत्रालय को लिख कर भी दिया है और मैं आशा करता हूं कि इस पर अवश्य विचार किया जाएगा और इसको करने का प्रयत्न किया जायेगा।

रेलवे बोर्ड के बारे में कई माननीय सदस्यों ने अपने विचार प्रकट किए हैं। मैं नहीं चाहता कि मैं उसको दोहराऊं। रेलवे बोर्ड का जो कार्य संचालन है वह ऐसा है कि यहां जो भी सुभाव जाता है वह इस तरह से गायब हो जाता है जैसे दल दल में फँका हुआ कंकड़ गायब हो जाता है। रेलवे बोर्ड की भंग करने की बात पर मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय गम्भीरता से विचार करें।

रेलों की हालत को सुधारने का जहां तक सवाल है, आपको बहुत बड़ा लाभ हो सकता है अगर आप सैलून को बन्द कर दें, उसका देना बन्द कर दें। उससे कई गाड़ियां बन सकती हैं। जहां और जिन रास्तों पर गाड़ियों की कमी है वहां गाड़ियां देकर आपकी आमदनी कफी बढ़ सकती है और आप जनता को भी ज्यादा सहूलियतें मुहैया कर सकते हैं।

दुर्घटनाओं को रोकने के लिए यह विभाग प्रयत्नशील है। लेकिन मैं एक बात

निवेदन करना चाहता हूँ जिन लोगों ने दुर्घटनाओं को रोकने की कोशिश की होती है और सफल हुए होते हैं उनको तारीफ के पत्र तो मिले हैं लेकिन लाभ क्या मिले इसको आप देखें। दस पांच रुपये लाभ पहुंचाकर आप लोगों को प्रोत्साहित नहीं कर सकते हैं। जो लोग इतनी बड़ी हिम्मत करते हैं। जो लोग दुर्घटनाओं को होने से रोकते हैं, हजारों यात्रियों की जान बचाते हैं, उनको आकर्षक ढंग का पुरस्कार तो मिलना चाहिए, उनको प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए। उनको कुछ तरक्की मिलनी चाहिए और साथ ही साथ अच्छा इनाम मिलना चाहिए। ऐसा अगर आपने किया तो रेल विभाग के कर्मचारियों की आदत बनेगी कि हम इस तरह की दुर्घटनाओं को रोकने में ज्यादा हिम्मत से काम करें।

जो बजट हम लोगों के सामने है, वह लाभकर बताया गया है, लेकिन उसके बाद एक रेलवे अधिकारी के कथन के रूप में अखबारों में यह प्रकाशित हुआ है कि शायद नया भाड़ा लगाना पड़ेगा। मैं मंत्री महोदय से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे अधिकारी उन पर जितना भी दवाव डालें, लेकिन वह हिम्मत से काम लें और जनता पर नय भाड़े लगाने के अधिकारियों के सुझाव को स्वीकार न करें।

हमारे क्षेत्र में पहले ग्वालियर स्टेट की जो ग्वालियर लाइट रेलवे थी, जो कि अब सेंट्रल रेलवे का एक भाग है, उस नैरो-गेज लाइन के साथ हम ने बहुत बड़ी घनराशि भी दी थी। अगर उस घनराशि और उस के ब्याज का हिसाब किया जाये, तो उस क्षेत्र की जनता का यह अधिकार हो जाता है कि वह शासन से यह मांग करे कि उस नैरो-गेज लाइन को ब्राडगेज बनाया जाये। मैं आशा करता हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय हमारे क्षेत्र के साथ अन्याय

नहीं होने देंगे। मध्या प्रदेश के साथ रेलवे विभाग द्वारा बहुत अन्याय होता रहा है। लेकिन अब उसके साथ न्याय किया जायेगा, ऐसा मुझे विश्वास है।

यहां पर सरकार की ओर से जो आश्वासन दिये जायें, वे वैसे नहीं होने चाहिए, जैसे कि दतिया स्टेशन के बारे में पिछले दो साल से मुझे दिये जाते रहे हैं। दतिया एक डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है और भूतपूर्व राज्य की राजधानी है। दतिया स्टेशन के प्लैटफार्म नम्बर 1 और नम्बर 2 को एक छोटे से पुल से जोड़ने का प्रश्न है। उस के बारे में लगातार दो साल से आश्वासन दिये जाते हैं, लेकिन वह काम अभी तक नहीं हो पाया है।

सिंहड़ा एक तहसील हैडक्वार्टर है। वहां की जनता चाहती है कि हमारे यहां रेलवे स्टेशन तो है नहीं, लेकिन कम से कम एक आउट-पोस्ट तो मंजूर किया जाये, ताकि हम लोगों के माल के आने-जाने में सहूलियत हो सके। लेकिन उस छोटे से सुझाव को भी स्वीकार नहीं किया गया है।

मुझे विश्वास है कि डा० राम सुभग सिंह उन कांग्रेसियों जैसे नहीं हैं, जो थोड़ी देर के लिए कोई पद मिल जाने पर पक्षपात करना शुरू कर देते हैं। मैंने पहले भी देखा है और मुझे विश्वास है कि भविष्य में भी वह हमारे क्षेत्र के साथ न्याय करेंगे हर क्षेत्र के साथ न्याय करना उन की आदत रही है।

MR. SPEAKER : The hon. Minister.

श्री तुलशीदास जाधव : अध्यक्ष महोदय पौन घंटा उस वक्त चला गया था।

MR. SPEAKER : I am not going to answer you. 18 Congress Members have spoken and 18 Opposition Members have spoken, I have called the Minister.

श्रीतुलशीदास जाधव : हम कुछ कहते हैं, तो आप हमारी इन्सल्ट करते हैं, लेकिन आप उन मॅम्बरों को कुछ नहीं कहते हैं। उस पौन घंटे का क्या होगा ? अभी पन्द्रह बीस मिनट और हैं।

MR. SPEAKER : No please. As I have already said 18 Congress Members have spoken and 18 Opposition Members, and an equal number, have spoken.

श्री तुलशीदास जाधव : यह ठीक नहीं है।

MR. SPEAKER : I do not know anything about it. I cannot answer it. I have called the Minister.

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAGH SINGH): Mr. Speaker, Sir, I am grateful to the House that the Railway Budget has been well received by almost all the Members who have participated in the debate. The number members of who participated comes to about 38 Members.

Just now, Shri Tulshidas Jadhav wanted to participate in the debate. I know the good work that he has been rendering to Railways by visiting different educational institutions and impressing upon students and others to help the Railways by not travelling without tickets. I hope his efforts will continue and we, on our part, assure him that we will render all possible assistance to him in carrying out his work.

The hon. Member, Shri Kushwah, just now referred to Datia Station platforms to be joined and I will see that they are joined. But regarding Bhind and Etawah railway line, I do not know what is the position at the moment. But we shall try to understand what can be done in the matter.

About narrow-gauge railway lines, many hon. Members have mentioned about narrow-gauge and private railways, and particularly, the hon. Member, Shri Raghbir Singh Shastri, made a mention about the Shahdra-Saharanpur line. It is also not good for this developed area to give a rail track

of that type. After several years, the Central Government comes into the picture. But, anyway, the Department on its own is having a survey made and we shall see that the survey work is expedited and whatever possible is done.

Then, the hon. Member, Shri Sheo Narain, mentioned about the railway employees. About the suggestion that he has given, I will, definitely bear that in mind and see how best to help the railway employees. I must mention here, without any reservation, that our policy will not be a policy of victimisation. We shall do justice to every railway employee.

Shri Barupal mentioned about Scheduled Caste and Scheduled Tribe employee. I will see that no schedule caste and schedule tribe employee—and, as a matter of fact, no employee of the Railways—is not given justice. The entire quota will be given. We will be generous in giving employment to Scheduled cast and schedule Tribe employees. When I say this, of course, I am mindful of our difficulties because it is the Service Commission which comes into the picture in regard to Class III posts. But we shall impress upon them to see that they are not allowed to suffer.

As regards the other suggestions, I may or may not be able to answer all points that have been made by various members, though my intention is to cover each and every point. But I will send written replies, and the replies would not be discourteous. Shri Sheo Narain just now said that we were not very courteous. How can we ignore Lucknow which is the Capital of Uttar Pradesh which, in fact, is India in miniature... (Interruption) I will also come to the metre gauge mentioned by Shri Daschowdhury. He mentioned some individual points; they will also be gone into.

About the catering facility at Lucknow, when my hon. friend makes his next visit to Lucknow, I am sure he will be received properly and he will get proper food also. I will see that some coaches are also added to avoid

congestion. We are also contemplating—of course, I can say this without consulting the Planning Commission—to have a broad gauge line from Lucknow to Gorakhpur and later on to Tinsukla but *via* Banaras side. When that improvement is effected, Basti will be properly served. He mentioned about the railway crossing in Basti. He also referred to Bengal because the Bengal people are suffering due to, perhaps, lack of rice and he wants to send some rice there. Perhaps he also wants to go there. We will be very generous in that regard...

**SHRI NAMBIAR :** He will go as Governor of Bengal ?

**DR. RAM SUBHAG SINGH :** It is upto you to elect him as your Leader and he will function as such.

The Fourth Five-Year Plan, as you know, has not yet been finalised, and we will try to impress upon the Planning Commission to provide as much allocation as the Railways would require. Shri Sheo Narain also mentioned about the border areas, more particularly about Jammu & Kashmir. Shri Sanghi also mentioned about the Ravi bridge. I must pay my tribute to all the railway workers, more particularly Class IV and Class III employees, and also all the officers, including the Railway Board officers for having constructed the Ravi bridge at a time when War was going on with Pakistan ; but for that bridge the achievement would not have been possible or perhaps, it could have been possible even then because all depends on the spirit that the country possesses ; but that was a great factor.

Shri Kamalanathan and Shri Kiruttinan mentioned about Kanyakumari, Tinneveli, Tuticorin and also about Egmore and Madras Central that they should have underground connections. I have already pointed out in my Budget speech the problems that are faced by Madras, Bombay, Calcutta

and Delhi. They will be taken care of within the limitations that I have pointed out in my Budget speech and which my colleague; Shri Parimal Ghosh, has also highlighted. In fact, my colleagues, Shri Parimal Ghosh and Shri R. L. Chaturvedi, have lighted my burden because they have dealt with quite a good number of points.

17 hrs.

When it comes to expansion of railways, defence requirements, about which Shri Sheo Narain was very particular, will be given special priority. So also industrial and agricultural requirements.

Shri Randhir Singh mentioned about irrigation facilities. There is a rule, with which he must be conversant as he is a very seminar advocate of Haryana, that under the category of accommodation works covered by section 11 of the Indian Railways Act, 1890, all such accommodation works which are found necessary either at the time of opening of a line or within ten years of the opening are provided by the railways at their own cost. Any additional accommodation work required for the use of the adjoining land-owners after ten years is considered as deposit work and it is provided for at the cost of the applicant. If the State Governments are prepared to pay for these additional works, the railways will have no objection to take them up. But whatever be the legal paraphernalia, we will be as sympathetic as Shri Randhir Singh Chaudhuri would expect us in regard to helping the farmer.

As regards survey work for connecting with Kanyakumari and other places, I will come to them later.

Shri C. C. Desai said that doubling work should be taken up and no new line should be opened without effecting doubling in industrial and other areas. This has been the policy so far, but side by side with that we have also to look to the other consideration. It would not have been possible for us to face the Chinese had we not started connecting line with Rangia and Murkong Selek or

[Dr. Ram Subhag Singh]  
right up to Kathua. Now work is going on.....

AN HON. MEMBER : How much ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : All the club members know. It can be expedited. Udhampur can also be connected. Jogigoppa has been joined with Farakka.

Mention was made of Barauni. It is a fact that there is transport difficulty in and around Barauni area. There also we propose to have a survey made to join Barauni with Katihar by broad gauge.

During the First Plan period, doubling work was completed for 370 kms ; in the Second Plan period, it was 1512 kms., in the Third Plan period 3,228 kms. At present, the carry-over work amounts to 550 kms. and will cost Rs. 40 crores. In the Fourth Plan period, 1770 kms. of track are likely to be considered for doubling at a cost of Rs. 168 crores. Out of the above, new works totalling 1250 kms. are expected to be taken up and completed during the Fourth Plan period.

One of the basic objective of the Fourth Plan is to push forward the programme for modernisation, removal of bottlenecks and maximising utilisation of existing assets. The investment programme proposes to achieve qualitative improvement instead of quantitative expansion. But here I must say that we are not going to ignore the areas where there is no rail facility.

In this connection, I must make a mention of what Shri Partab Singh said about Himachal Pradesh. Of course, I am mindful of the suggestion made by the Transport Committee set up by the Planning Commission on which the Railways were also properly represented. The recommendation of the Committee was that whichever be the mode of transportation, railway, road, navigation or airways, should be properly augmented. I know that a railway line is something which gives a sense of security to the people, because people in Murkong Selek, Kathua or Saurashtra area or Gandhi-

dham and Lekhapani would know that here runs a railway line, the Indian railway line, which is guided by over 16 lakhs of railway employees, both permanent and temporary, and they will stand by the requirements of the country at the time of need. Therefore, it will be our endeavour to go on extending the railways, doubling the track and modernising the railways also. Here, these narrow gauge and light railways will also receive adequate attention.

SHRI RANGA (Srikakulam) : What about strategic areas ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : I have already mentioned about them before you came. Strategic areas and defence will be our prime concern. We are not going to fail the people of India, because we got the Pokaran-Jaisalmer Railway constructed. Shri Pannalal Barupal mentioned about Hindumalkot and Gandhinagar. I am going to see that it is expeditiously constructed.

In that way, it will also be our endeavour to lay a network of railway lines in the entire strategic area if the House so commands, because it will be within the competence of the House to give us allocation, and whatever allocation is provided, we will work within that limitation.

Shri Hem Barua pointed out that the broad gauge line should be extended to Dibrugarh. Actually, the broad gauge line has been constructed from Farakka to Jogigoppa, and preliminary engineering-cum-traffic survey for the construction of the Bongaigaon-Gauhati section and an economic survey by the Gauhati University of the transport needs of the Lower Brahmaputra Valley have been undertaken recently to assess the need for and the economic viability of the proposal for extension of the broad gauge line to Gauhati. A final decision in the matter can be taken only after the results of these investigations are known. Further extension of the broad gauge line to Dibrugarh can be considered after a decision is taken on the broad gauge connection to Gauhati. Therefore, I think we will be in a position to help Mr. Barua as early as possible.

**SHRI DHIRESWAR KALITA** (Gauhati) : What about Jogigoppa bridge ?

**DR. RAM SUBHAG SINGH** : Shri Kalita is very sympathetic to the needs of the people of Assam, and whatever suggestion he makes will be given due consideration.

Shri P. M. Mehta has asked for a broad gauge line between Bhavanagar and Tarapore. A fresh traffic survey has been carried out recently, and the report is under examination. A decision regarding the construction of this line will be taken up after the examination is completed.

Shri R. K. Birla wanted a lined up to the Khetri project. A re-assessment of the new railway line to Khetri mines has been carried out, and the report is now under examination. A decision regarding the construction of this line will be taken up after the examination is completed.

I have already made a mention of Shri Shastriji's point about the Saharanpur Light Railway. Under the Agreement, the Central Government has the option to purchase the Railway at regular intervals of seven years. It is a narrow gauge line, and it is considered that a narrow gauge line will, apart from being financially unremunerative, create operational problems. Engineering and traffic surveys for laying a new broad gauge line in the area served by the Shahdara-Saharanpur line have therefore been undertaken and are likely to be completed by July this year. A decision regarding the construction of a broad gauge line will be taken up after the result of the surveys are known. Shri Onkarlal Vohra referred to the Kota-Chitoorgarh line. It is a fact that I had been in that area and it is also a fact that it is not perhaps an economic proposition. But that is a very good area and a fresh traffic assessment has been ordered to assess the financial prospects of this line. A decision regarding the construction of this line will have to await the re-assessment.

Shri Pannalal Barupal spoke about Mohan Nagar railway station. It is the

proper place and I shall open a railway station at Mohan Nagar. I shall also see that the railway employees whose children study in a particular language area are generally not transferred.

**SHRI RANGA** : What about the Nagarjunasagar-Hyderabad line promised by your predecessor ?

**DR. RAM SUBHAG SINGA** : I shall honour the commitment made by my predecessor.

Rajasthan employees should generally be kept in Rajasthan unless and until they commit some grave error... (*Interruptions*) If there is an Assamese employee in the Assam region, why should he be transferred to Bengal or Bihar when his children go to an Assamese medium school ? That is the point I am making.

Shri C. C. D'sai referred to Hassan-Mangalore line. Work on that line is being matched with progress on the port project and the line is expected to be completed to coincide with the commissioning of the port. The present progress is thirty per cent and I shall get it expedited.

Shri Suraj Bhan spoke about doubling the Delhi-Ambala section. On this section, a small portion of 3 KM between Delhi and Subzimandi is already doubled. Engineering-*en* traffic survey for the sub-section between Subzimandi and Sonapat had been carried out and the survey report is under examination. The pattern of train operation between Delhi and northern areas is such that the traffic on the Delhi-Ambala section is predominantly used for passenger traffic and the freight traffic is passed on the Delhi-Saharanpur and Delhi-Bhatinda sections. The capacity requirements are being examined and works considered necessary to further augment the capacity are being planned in phases; doubling will also be considered in due course if justified on traffic and financial considerations.

**SHRI RANDHIR SINGH** : What about Rohtak-Panipat.

**DR. RAM SUBHAG SINGH** : You will get it.

[Dr. Ram Subhag Singh]

Shri Prasanna Bhai Mehta mentioned the introduction of passenger trains on the Dhrangadhra-Viramgam section on the Jhund-Kandla line. It is a fact that the broad gauge train to Dhrangadhra is not being taken to Viramgam and on that account a number of passengers, more particularly, third class passengers are made to suffer. I shall ask the Railway authorities to introduce trains between Dhrangadhra-Viramgam. Shri Nanubhai Patel is not here; I shall discuss his points with him, and see what could be done in that regard.

Dr. Maltreyee Basu is present here. She was good enough to say that even ladies will not hesitate to join agitation if things are not done. There is no need to carry on any agitation and we shall see what can be done. Particularly ladies should do their work and not go and join agitations. Daschowdhury is my good friend and he mentioned some cases where justice, he said, had been denied. In consultation with him I shall see that those cases are gone into to his satisfaction.

Regarding the headquarters, some mention was made by Shri C. C. Desai that the Western Railway headquarters should be shifted to Ahmedabad and Shri Sanghi and Shri Barupal said that something should be done for Rajasthan. I do not know what to do. There is Maharashtra; there is Gujarat and there is Rajasthan. But now these railways are gradually being converted to broad gauge railways. Of course, I have every sympathy for Shri Barupal and Shri Sanghi. But if they think that permanently Rajasthan is going to have metre gauge only, that is not going to be the future picture. So is the case in Gujarat. Therefore, having regard to all these considerations, we will see how best the railways could be run. Bombay being the biggest post, that also will have to be kept in view.

Shri K. N. Tiwary pointed out the difficulty about certain wagons and the difficulties that people face at Digha where Gandhiji had stayed for some time. This wagon question is dealt with

adequately, and it featured in the Question Hour also today. I will see that this point is strengthened.

श्री क० ना० तिवारी (बेतिया) : गांधी के जी हॉल्ट का क्या हुआ ?

डा० राम सुभग सिंह : गांधी जी का हॉल्टले लीजियेगा ।

Shri Hem Baru referred to the divisionalisation and he was apprehensive about Assam. I do not know why he is not prepared to accept me as an Assami... (Interruption) The Northeast Frontier Railway runs through three States. There were three districts and one zonal headquarters. The zonal headquarter was in Gauhati; one district headquarter was in Alipur Duar and the other was at Lumding and the third was in Katihar. With a view to meeting their point, I say this straightaway that there are going to be four divisions, but as Shri Hem Barua and Shri Kalita know, the traffic position is very meagre and it is so also at Tinsukia. I am also conscious of the difficulty which is being faced by our railway people in controlling this Murkong Selek line from Alipur Duar. But Tinsukia will be a division along with Lumding. But there is no traffic and therefore we are delaying, and everything would not be done in one day. There are only three or four trains operating from Rangiya to Murkong Selek and I will find out; if the position improves...

AN HON. MEMBER : rose—

DR. RAM SUBHAG SINGH : Listen to me first. If the position improves, if it shows some sign of improvement, I will consider Rangiya also.

SHRI DHIRESWAR KALITA : Gauhati ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : Gauhati is a zonal headquarter. What else do you require ? Then, Shri Laskar pointed out the difficulty about Badarpur...

SHRI DHIRESWAR KALITA : Sir, on a point of information. He is

misleading the House. Tinsukia has not yet been made the headquarters.

MR. SPEAKER : Let him finish.

SHRI DHIRESWAR KALITA : He is misleading the whole House.

DR. RAM SUBHAG SINGH : This is his profession. Misleading is his profession. He is unable to understand. He never lives in Gauhati and he does not know anything about it. Has he been to Pasighat and Murkong Selk ? Without going to any place, he just wants cheap popularity by intervening like this. He does not know anything. By talking here in this way, he will not get anything done. I will do more than what Assam desires but not by his interventions like this.

SHRI DHIRESWAR KALITA : Give it.

DR. RAM SUBHAG SINGH : I would not give till I consider it carefully. Shri Laskar pointed out the difficulty which the people at Badarpur are facing. We have every sympathy for the people but the court cases are going on, and due to that, I am finding it difficult to say anything. He asked whether something could be done, in regard to dieselising the Lumding-Badarpur line. I will see that the Lumding-Cachar line is dieselised and one or two diesel engines are provided, because that is a very difficult area.

Shri Suraj Bhan wanted a division at Ambala. I know what a heavy load is being faced by the Delhi division. Despite the fact that some posts of officers have been created, still there is difficulty. I will have the entire traffic position surveyed and then a decision will be taken.

Mr Desai referred to staff strength. Efforts are continuously being made to increase the productivity of labour on the railways. With reference to the traffic load carried by the railways, the number of the staff has been steadily going down. An apprehension was expressed by Mr Indrajit Gupta on this point. We do not

want to reduce the staff, but we do desire to increase their productivity, because the staff are people who come from our own cadre, more particularly class IV and Class III people. Therefore, we will always be on their side.

Mr. Fernandes mentioned about officers. He completely forgot how the increase was effected. Without his asking, we increased the number of gazetted posts by including all our railway doctors. Therefore, the number increased by 1400. At that time, it was beyond the contemplation of Mr. Fernandes to demand that they also should be included. They were all treated as Class III employees. They have now been made gazetted officers.

SHRIJ. M. BISWAS (Bankaura): You have increased the posts of some officers and their salaries also.

DR. RAM SUBHAG SINGH : Yes, but only some officers. The number has not doubled, as was alleged.

Some hon. members commented that increase in railway staff has not been in proportion with the increase in services, mileage, stations and materials. Staff strength has to be viewed with reference to traffic load carried by the railways and not merely with reference to road mileage or number of stations. Efforts are continuing to increase the productive railways, which is borne out by the composition of the staff strength with reference to the load carried. The number of staff employed on railways was 3,144 per million train kilometres in 1950-51. This has come down by over 9 per cent on 2,881 in 67-68. In terms of transport output measured in terms of gross tonne kilometres the number of staff per million gross tonne kilometres has come down from 5.65 in 1950-51 to 3.67 in 1967-68. In railway workshops also, as a result of incentive schemes, the number of staff per standard unit of repair has come down by about a third in ten years from 14.9 in 1957-58 to 9.7 in 1967-68, in the case of locomotives, from 1.49 to 0.97 in the



[Dr, Ram Subhag Singh]

case of carriage and from 0.34 to 0.22 in the case of wagon repairs.

While productivity of staff has thus been increasing, but as compared to other progressive Railways in the world, there can be no denying the fact that the staff on Indian Railways is large. British Railways which load about the same amount of traffic as the Indian Railways have a staff strength of only four lakhs. It is less than one-third of our strength. In the French Railways also the strength staff is about the same as the British Railways although they carry about the same tonnage as in India. In the Japanese Railways and, in that way, in all other Railways also this is the position. However I would like to clarify that reduction of staff is not proposed to be achieved either by retrenchment or by increasing the workload but it is proposed to be achieved solely by modernisation and use of advanced technological equipment and management methods.

Many hon. Members said about the staff who participated in the strike on 19th September. As I said, I will be as sympathetic as possible. I will consult all those Members and try to accommodate their view-points within the limitation of our Government's policy.

**SHRI S.M. BANERJEE :** What about Rajdhani Express taking passengers from and to Kanpur ?

**DR. RAM SUBHAG SINGH :** I will give you four seats in other trains. Shri Viswantham said about the redress of grievances. I will discuss the matter with him before him all that has been done on behalf of the Railways and I will be guided by his mature advice. Shri Venkatasubbaiah had also mentioned about this.

Shri Tiwary had mentioned about parity of scales of pay with those of the Contributory Health Scheme. I had myself got their remuneration increased and service conditions bettered. Of course, there is no comparison with the Central Contributory Health Scheme because at that time they were placed on a better footing, but elsewhere something was done later. Anyway we will consider

the case and see that justice if needed in their case is not denied to them.

Shri Fernandes made a mention that the number of T.B. patients has gone up and the number of deaths has also gone up. I do not want to waste the time of the House—perhaps it may be due to too much shouting that incidence of T.B. might have gone up.

**श्री जार्ज फरनेन्डीज (बम्बई दक्षिण) :**  
अध्यक्ष महोदय, यह ठीक नहीं है। लोगों की मौत के बारे में सजाक न किया जाय।

**DR. RAM SUBHAG SINGH :** I withdraw that. The Railway Board had occasion to investigate this apparent rise in mortality. The apparent rise is due to better diagnosis enabling the railway medical department to locate more precisely the individuals suffering from T.B. including the location of contacts. It is significant that as against about 10,000 cases diagnosed in 1963 as suffering from T.B. as many as about 16,000 were diagnosed in 1966-67 and 14,000 in 1967-68, incidentally showing a drop from the previous year. Naturally, when the coverage has been more comprehensive the number of deaths precisely located as attributable to T.B. has also marginally increased but not proportionately. This really bears out that improved facilities are now available for treatment of T.B. patients in Railways by way of additional beds and by way of specific treatment within the reach of bulk of the railwaymen. The number of T.B. beds in railway hospitals has increased from 586 in 1963-64 to 1206 in 1967-68, enabling the railway medical officers to bestow intimate care on the railwaymen afflicted with T.B. A survey made some time back showed that the incidence of T.B. in the country was 1.5 per cent of population and the mortality rate due to T.B. was 0.8 per thousand of population. Against these figures, so far as railway staff are concerned, in spite of comprehensive examination and coverage, the incidence was only 1.03 per cent and the mortality rate was only 0.4 per thousand of population. Under these circumstances, I consider that Shri Fernandes's

interpretation of the statistics is totally incorrect.

श्री आर्ज फरनेंडीज : पिछले साल ज्यादा लोग मरे हैं ।

डा. राम सुभग सिंह : जी नहीं ज्यादा नहीं मरे हैं । माननीय सदस्य क्या आंकड़ों के ज्योतिषी हैं जो ऐसा कहते हैं ? हकीकत यह है कि उन को पता नहीं है ।

SHRI GEORGE FERNANDES : Statistics are damn lies.

DR. RAM SUBHAG SINGH : He does not know anything about truth.

SHRI GEORGE FERNANDES : More men are now dying due to T.B.

DR. RAM SUBHAG SINGH : He knows only to shout about the Railway Board.

Now I am coming to his point. People of his fraternity, and more particularly he—they want that anything they desire should be done by the Railway Board and the officers. While I have every respect and regard for hon. Members, here I may say that we have got a statistics of the letters which hon. Members have written to the Railway Board. While I do not want to repudiate anything that the hon. Members say, I want to point out that one of the hon. Members, who was very vocal here, he wrote 12 letters during this year alone to the Railway Board. I do not want to disclose everything that he wanted to be done.

MR. SPEAKER : You can disclose the material but not the name.

DR. RAM SUBHAG SINGH : I am not referring to it ; I am skipping over it ; otherwise, it will take time to read everything, . . . (Interruptions) All right, if they so desire, I will read it. चिट्ठी लिखें चाहे वह चटर्जी साहब हों, फरनेंडीज साहब हों या और कोई हों लेकिन हम सब चीज कैसे एक दिन में

कर सकते हैं ? उस में हमें हिसाब देखना पड़ेगा कि कैसे क्या किया जा सकता है ? भव उनका यह कहना है कि फलाने को ट्रांसफर कर दो तो उसी दिन वह ट्रान्सफर नहीं हो सकता है । जिस दिन वह किसी की नियुक्ति चाहते हैं उसी दिन नियुक्त हो तो वह तो सम्भव होता नहीं है या वह कहें कि अमुक कार्यवाही करें जिससे हमारे लोगों को सुविधा हो । It is impossible to do it.

SHRI LOBO PRABHU (Udipi) : Sir on a point of order. This is an imputation on the whole House.

DR. RAM SUBHAG SINGH : All right, I am now coming to ICS officers.

SHRI LOBO PRABHU : Unless he mentions the names, it will not be fair.

DR. RAM SUBHAG SINGH : Regarding the re-organisation of the Railway Board, Shri C. C. Desai said that they do not deserve to be there and the hon. Member also supported him by saying that some personnel should be imported to advice the Minister. The Minister knows his responsibility. No decision is taken in the Railway Ministry without my consent. I am the final authority to take a decision. I emphatically repudiate the statement of so many hon. Members that it is the Railway Board which can change the Minister. It is false ; it is a total lie.

SHRI J. M. BISWAS : That is your past experience ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : I know you were in the railways. But now you are a Member and you do not know everything that happens in the Railway Ministry.

The pattern of the Railway Board has been subject to expert examination in the past; but it has not been possible to suggest a better arrangement for running the vast network of our railways, which is the second largest system in the world under one single management. They

[Dr. Ram Subhag Singh]

carry over two hundred crores of passengers every year; more than one per cent of the country population every day. They haul more than 5 lakhs tonnes of the nation's goods for an average distance of 605 km. day in and day out. They provide direct employment to 20 lakhs of people. They purchase one crore rupees worth of goods every day, which keeps the nation's industry going in peace and in war. Here I must pay my tribute to the railway employees that they stood the test of time during the Chinese and Pakistani war. I have seen how the railway officers and railway employees, from a *khalasi* up to the Railway Board members, performed their duties in a marvellous way when there was darkness in Delhi, which brought a good name to our country. They keep the industry going in peace and in war, whether it be the Chinese or the Pakistan aggression or drought, flood and famine or even the plenty of the Green Revolution. The nation has every reason to be proud of the performance of our railway employees and railway officers.

There is some serious incident somewhere every day to disrupt the running of railways, whether it be the burning of trains or the looting of stations or assault on railway employees or cutting of telephone wires or even pulling of alarm chain; yet, it is marvellous how the trains keep running smoothly in every corner of the country. What is happening in our country even today is evidence of the vitality of the organisation and the leadership that heads it.

SHRI LOBO PRABHU : Hear, hear !

DR. RAM SUBHAG SINGH : This is not guided by the ICS people. These are men who have risen through a life-time of hard work, who have gone through the mill and have proved their worth. Shri Desai and Shri Lobo Prabhu may, naturally, feel that their fraternity alone is competent to advise the minister; but I personally know that they are not competent. I do not want to say

anything against anybody. The top railwaymen are competent to advise not only the Railway Minister but all others. So, far, it is the system that they are not sent to other ministries but wherever the Railway Board people are placed or if you care to place them as any other officer, they will show their worth there and you will not be able to criticise them. Give your place to them and then you will know.

SHRI NAMBIAR : But do not praise them too much.

DR. RAM SUBHAG SINGH : I stand corrected.

SHRI NAMBIAR : They are already spoiled.

DR. RAM SUBHAG SINGH : Experts from India and abroad have praised our railway performance. The World Bank have made repeated evaluations and they can peruse their recommendations. The Kunzru Committee has also said about their performance. That also will be available to hon. Members, including my great friend, Shri Nambiar.

I do not want to go more into it but I want to repeat that in a parliamentary democracy, as the House knows and as every hon. Member is familiar with it, a minister is responsible for whatever is done in his department. It will be wrong to attack the permanent officials who cannot defend themselves. I would, therefore, urge and plead with the hon. Members not to deviate from the sanctified traditions of a parliamentary system.

SHRI D. N. TIWARY (Gopalganj) : The attack on the Railway Board is not an attack on a person; we are attacking the system and not any officer.

DR. RAM SUBHAG SINGH : I accept that.

SHRI NAMBIAR : Only this House can change the system. We have a right to do that.

**DR. RAM SUBHAG SINGH :** I might be permitted to point out that there is an Administrative Reforms Commission. They have also set up a committee to go into the railway organisation and that committee has perhaps finalised its report. They will submit their recommendations to the Government. It will naturally, come before you and you can do whatever you like at that time. But how can I accept your criticism just now and not repudiate that ?

**SHRI DHIRESWAR KALITA :** Try to understand it.

**DR. RAM SUBHAG SINGH :** Shri Tiwary mentioned about wagons. I have already touched that point and I do not want to repeat it. There are orders for over 21,000. Our intention is not to starve anybody. We want the railways and the country to be going as effectively as possible.

Shri Fernandes also pointed out about the 'suppression of the annual report of the Commission on Railway safety by the Railway Board. That Commission is not an organisation under the Railway Ministry; it is under the Ministry of Civil Aviation and Tourism. I do not know how we can suppress their reports. If there is any suppression anywhere, I am prepared to look into it.

Shrimati Tara Sapre pointed out the difficulties, in Bombay suburban areas, to suburban passengers. We will, subject to our limitations, do our best. On that day, when you, Sir, were not in the Chair I did point out what has been the amount of damage done to Railways in Bombay area. I do not know how to get all the coaches replaced. Therefore, the difficulties are bound to increase and more so when people give threats, "If you do not, do, we will burn coaches." All right. You burn them and see what is going to be the effect on the country. Anyway, I am with the suburban people because poor people go to serve Bombay offices, may be Government offices or private offices and so the suffering will be there. I do not want to increase their suffering. We will do our best to decrease their suffering.

Then, Shri Suraj Bhanji pointed out about fodder. I had handled this problem when I was in the Agriculture Ministry and also in the Railway Ministry. Whatever the Rajasthan Government wants, I am prepared to do for them to save the dying cattle and the people of that area.

Shri Suraj Bhanji also pointed out about lights and fans in the coaches. I know that even in upper classes the light is not upto the mark. There might be some difficulty. But we will make a special drive to see that third class coaches are given all facilities that should be provided according to our rules.

**SHRI HEM BARUA :** I know of one instance, while travelling from Gauhati, when there was not a single light.

**DR. RAM SUBHAG SINGH :** I am sorry for any inconvenience caused to Shri Hem Barua. As I said, we will have a special drive so that water, light and fans are provided because the summer season is going to come very soon.

**SHRI RANGA :** Lavatories should be improved.

**DR. RAM SUBHAG SINGH :** Yes.

Then, the hon. Members said about punctuality of trains. I admit that there has been some difficulty. I admit that passenger trains punctuality is not what we wish it to be. So far as the factors within the control of the Railways are concerned, every possible effort will continue to be made to improve the punctuality of passenger trains. These efforts are being increasingly bedevilled by anti-social activities. For example, during the second half of 1968, there were 1,09,750 cases of alarm-chain pulling on Indian Railways. These show an increase of 35 per cent over the corresponding figure of 1967. Punctual running of trains also depends on the operation of control circuits which unfortunately remain inoperative for hours together on account of copper wire thefts or other types of interference with telecommunications. For

[Dr. Ram Subhag Singh]

instance, in the three months from October to December, 1968, the control circuit hours lost were 8574 on Eastern Railway and 5366 on South Eastern Railway. On these Railways, such failures increased by 95 per cent and 105 per cent respectively over the figures of the corresponding period of 1967.

During the recent Telengana agitation which is still continuing, 329 passenger trains had to be cancelled while a still larger number of other trains were subjected to detentions for various periods of time. The House will appreciate the difficulties of the Railways in maintaining punctuality under such situation.

Shri Hem Barua made a mention about pilferage of coal in transit and he estimated that it is 10 per cent. But our estimate is not that much. It is less than 2 per cent, 1.75 per cent to 1.84 per cent.

**SHRI HEM BARUA :** The Railway Corruption Committee pointed out, as Acharyaji mentioned, there was an occasion when out of 24,000 tonnes of coal 8000 tonnes of coal was pilfered.

**DR. RAM SUBHAG SINGH :** What you say is what Railway Corruption Committee pointed out.

About railway crossings, Shri Ramshankar Singh pointed out about Sidhwalia. The position is that the full initial capital is borne by the State Government and the annual recurring maintenance charges are met entirely by the Railways. I will write to the Government of Bihar to act up to this suggestion and I will see that that is provided, provided the Government of Bihar co-operates.

Shastriji pointed out about the literatures which are distributed among passengers. I will see that they are distributed along with English in all regional languages of the areas. He also pointed out about compensation. That is a big drain on Railways. Mention was made about ticketless travelling also. We shall have to intensify our campaign for checking that and we will do this.

Shastriji and Shri Sheo Narain pointed out about complimentary passes. Some people misunderstand this those who are serving in the Railways are entitled to them and they will continue to get them. But there are quite a good number of people and some spurious organisations also who approach almost daily for passes. I do not want to encourage that trend.

Now I do not want to tire the House with anything more. It is our main work to carry passengers and goods. There has been some increase in cases of thefts, robberies, etc., in the Railways. We will approach all states Governments and through their co-operation we will see that these are brought to the minimum.

Shri Shiv Chandika Prasad mentioned about a train for labourers from Tata Nagar to this side. When I was in the Ministry two years earlier...

**SHRI S. M. JOSHI :** What about the 10 per cent increase in the freights from 1st March ?

**DR. RAM SUBHAG SINGH :** It is good that Shri Joshi has pointed out this. Prof. Ranga mentioned about it. According to our Railway Act, it is within the competence of the Railways to take such a decision and they took decision quite a few months back. It is within their competence. I will see that the dying cattle and people in Rajasthan are helped ; we can send things at reduced rate. When we have got the right to reduce, then automatically we have also got the right to increase...*(Interruptions)*.

**AN HON MEMBER :** Bypassing the Parliament ?

**DR. RAM SUBHAG SINGH :** There is no intention on my part to bypass the Parliament. This was not done intentionally. There was no intention on our part to bypass the Parliament. Section 29 of the Railway Act empowers the Railway to do that and they have done that. It is not only here ; it is there in Britain also. If you see sections 29 and 42, then you would not charge us.

About goods, we are also paying a huge compensation for thefts and other

things. As I said about our intention to protect our passengers and to provide them with better facilities, better food and better security, similarly, we will also see that all the goods that are booked by railways are properly protected. Perhaps, Mr. Daschowdhury said that scientists were not encouraged. I declare here that we will build up our R.D.S.O. as one of the best research institutes in our country, and if any railwayman is in a position to give any good suggestion or make any invention, he will be given suitable encouragement.

About the high-powered committee on R.P.F. they have made some recommendations; they will be gone into, as also the Wanchoo Committee's report on accidents. I do not want to repeat these because I have already mentioned about them in the Budget speech.

About employees, a one-man tribunal has been set up, and all the recommendations, as and when they come, will be suitably gone into and we will adopt a sympathetic attitude in regard to their implementation.

**SHRI RANGA :** I would not take much time, and I would not trouble my hon. friend, Dr. Ram Subhag Singh. He is himself a kisan like myself and yourself. I want to bring one special trouble of our kisans to his notice. Unfortunately the Railway Board's present rules are not helping them. After the doubling of the railway track, the crossing of the railway track has become an awful nuisance to the villagers. They want more and more of level crossings, at least one for each village. The railway line separates them from their fields and they are not able to reach. This is a very simple thing and has to be provided. I would like my hon. friend to keep this specially in view and as and when members bring their local cases where they want level crossings, to see that level crossings are provided.

**DR. RAM SUBHAG SINGH :**  
All right.

**श्री रवि राय (पुरी) :** अध्यक्ष महोदय, मैं इस इन्तज़ार में था कि राम सुभग बाबू उड़ीसा के बारे में, जो कि पिछड़ा हुआ प्रान्त है और रेलवे लाईन जहां बहुत ही कम हैं, उस बारे में भी कुछ बोलेंगे। मैं आप के जरिये पूछना चाहता हूं कि क्या उड़ीसा के सारे राज्य के इस जनमत को वह जानते हैं कि उड़ीसा का इंडस्ट्रियलाइजेशन करने के लिये तालचेर-विमलागढ़ रेलवे लाईन को जल्द से जल्द बनाना बहुत जरूरी है ?

जब उत्तर हां हो, तब क्या भारत सरकार चौथी पंच वर्षीय योजना में इसको जोड़ने के लिये सदन को आश्वासन देंगे ?

दूसरे, उड़ीसा एक अनोखा राज्य है जिस की राजधानी भुवनेश्वर के साथ दिल्ली से सीधी कोई गाड़ी नहीं गई है। तो क्या यह अविलम्ब भुवनेश्वर और दिल्ली को जोड़ने के किये कार्यवाही करेंगे और उसके लिये गाड़ी चलायेंगे ?

तीसरे राऊरकेला जहां फ़ौलाद का एक बहुत बड़ा कारखाना है उस राऊरकेला को पुरी के साथ जोड़ने के लिये राऊरकेला पुरी लाइन का इन्तज़ाम करना बहुत आवश्यक है।

चौथा मुझसे है कि जो राजधानी एक्सप्रेस अभी शुरू हुई है वह कलकत्ते साढ़े दस बजे पहुंचती है। तो वहां से उड़ीसा को जाने के लिए उस के दो घंटे बाद कोई ट्रेन हो तो जो दिल्ली से उड़ीसा जाने वाले लोग हैं वह आसानी से भुवनेश्वर और कटक पहुंच जायेंगे। इस चार के बारे में मैं मंत्री महोदय का उत्तर चाहता हूं।

**MR. SPEAKER :** That is true. I thought some clarifications were sought. But new points are being made in new speeches. If half a dozen members do like this, it will take him long to answer all the points. We have five more minutes at our disposal. I have no objection to any body getting a chance within that.

**SHRI NAMBIAR :** Let it be one-sentence questions.

[Shri Nambiar]

SHRI D. N. TIWARY : Even after his very elaborate reply, some points have unanswered. I had requested him to send answers to all those members who had raised those points.

DR. RAM SUBHAG SINGH : I will do that.

MR. SPEAKER : That will be much better.

SHRI D. N. TIWARY : He has said nothing about establishment of a Railway Service Commission in Bihar which we had requested. The third thing is about quick transport of goods to their destination. Now it takes a long time. What is he doing in this regard ?

SHRI SURENDRANATH DWIVEDY (Kenrapara) : I was expecting the Railway Minister to reply to the point made by Shri Hem Barua regarding Train controllers. There are 2,000 Train controller whose problems have to be favourably considered by the Railway Board particularly the amalgamation of two grades of section controllers. I would like him to go into this and see that something is done about it.

श्री गौ० शं० मिश्र (छिन्दवाड़ा) : मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि नैरो-गेज और ब्रोड-गेज कन्वर्शन के लिए उनका क्या प्रोग्राम है ?

SHRI S. M. BANERJEE : I would like to know whether any decision has been taken to restore the recognition of the All-India Railwaymen's Federation. I want to know further whether it is a fact that Dr. Ram Subhag Singh is going to consider allowing passengers to get in and get down at Kanpur by the Rajdhani Express which stops there for ten minutes or he will do so only after losing something on the running of this Express.

श्री एस्० एम० जोशी : अध्यक्ष महोदय, मैं गत दो सालों से अपने भाषणों में कहता आया हूँ और कभी कभी रेलवे ज्यारिटीज़ को लिखा भी है कि पूना और लुनावला एरिया में काफी उद्योग बढ़ रहे हैं, लेकिन वहाँ

पर सर्ववर्न रेलवे का कोई प्रबन्ध नहीं है। मजदूरों को इस से बहुत तकलीफ़ होती है और ज्यादा पैसा खर्च करना पड़ता है। मैं जानता हूँ कि उनकी इस मांग के बारे में आपने क्या किया है ?

दूसरे—पूना से एक भी कोच डायरेक्ट नहीं लगाई जाती है जिससे कि हम लोग सीधे दिल्ली पहुँच सकें। वहाँ पर पचास हजार सेंट्रल गवर्नमेंट एम्पलाइज हैं, उन को इधर आने में बहुत दिक्कत होती है। मैं चाहता हूँ कि डायरेक्ट कोच की व्यवस्था की जाए।

डा० राम सुभाष सिंह : ठीक है, कर देंगे।

श्री तुलसीदास जाधव (बारामती) : वारामती-दौंड नैरो-गेज है, वहाँ पर बड़ी-बड़ी सुगर फ़ैक्टरियाँ लग गई हैं, इस वजह से काफी दिक्कत होती है। मैं चाहता हूँ कि इस को जल्द से जल्द ब्राड-गेज किया जाय।

लातुर-मिरज नैरोगेज है, इसको ब्रोड-गेज कराने के लिए मैं बहुत दिनों से प्रत्यन्त कर रहा हूँ। कृपा कर इसके लिए भी कुछ करें।

साउथ सेंट्रल रेलवे ओर सेंट्रल रेलवे दो जोन हैं, जब गाड़ी दौंड से पूना एरिया में आती है तो आधा-आधा घंटा गाड़ी खड़ी रहती है, जिससे पैसेन्जर्स को बहुत तकलीफ़ होती है, वे लोग उस को एलाऊ नहीं करते हैं। मैं चाहता हूँ कि इस भगड़े को खत्म किया जाय, जिससे लोगों को तकलीफ़ न हो।

श्री गुणानन्द ठाकुर (सहरसा) : अध्यक्ष महोदय, मैं सब से पहले रेलवे मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ, लेकिन आधी धन्यवाद देता हूँ—इन्होंने ने 14 किलोमीटर रेलवे लाईन को रेस्टोर करने के लिए अपने भाषण में कहा है, लेकिन मुझे अफ़सोस है कि जब

ये रेलवे मंत्री नहीं थे और मैं इन से कहता था तो यह कहते थे कि मैं रेल मंत्री नहीं हूँ। इन्होंने प्रताप गंज तक उद्घाटन किया था, इसलिए इन को वादा करना चाहिये कि प्रताप गंज तक रेस्टोर करेंगे।

दूसरे—सहरसा जाने के लिये बरोनी से कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं है—मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि कम से कम एक डायरेक्ट ट्रेन आप को जरूर देनी चाहिये।

तीसरे—इन के जनरल मैनेजर कुछ बयान देते हैं और दूसरे लोग कुछ बयान देते हैं। मैथ्यू साहब ने कहा था कि ब्याया सहरसा पैसेंजर ट्रेन को एक्सप्रेस में बदल देंगे, लेकिन अब दूसरे लोग कहते हैं कि टैक्नीकल ग्राउण्ड पर ऐसा नहीं हो सकता। सहरसा जिला बिहार का सब से पिछड़ा जिला है, वहाँ पर यह व्यवस्था जरूर होनी चाहिये।

**श्री श्रीचन्द्र गोयल (चण्डीगढ़) :** मैं मंत्री महोदय से दो प्रार्थनाएँ करना चाहता हूँ। फ़रीदाबाद से 4 हजार कर्मचारी और मजदूर रोज़ाना दिल्ली काम करने के लिये आते हैं। जब शाम को उनकी छुट्टी होती है तो उन को फ़रीदाबाद ले जाने के लिये कोई व्यवस्था नहीं है। मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि क्या वे इन लोगों की मांग पर विचार करेंगे ताकि यहाँ से सवा पांच या साढ़े पांच बजे एक ट्रेन फ़रीदाबाद के लिये जारी की जा सके।

दूसरे—चण्डीगढ़ रेलवे स्टेशन 1956 हूँ बना था, उस समय उसकी जनसंख्या 10 हजार थी। अब चण्डीगढ़ की जनसंख्या 2 लाख हो गई है, लेकिन रेलवे स्टेशन उसी स्थिति में है जो 1956 में था। न वहाँ पर पूरा स्टाफ़ है, न वेटिंग रूम है, और न किसी प्रकार की सुविधाएँ हैं, जब कि वहाँ पर दुनिया भर के ट्रिस्ट आते हैं। इस की व्यवस्था शीघ्र होनी चाहिये।

18 hrs.

**SHRI NAMBIAR :** The hon. Minister in the earlier part of his speech said something about the Kanyakumari line

but by the time he came to the end of his speech, he had forgotten it. I request him to say what is happening to that line which is hanging fire for several years and the whole country wants it.

**श्री मणिभाई जे. पटेल (दमोह) :** अध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस बात की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि न्यू दिल्ली रेलवे स्टेशन पर जितनी भी ट्रेन्स आती हैं उनके पैसेंजर्स के बाहर निकलने के लिये केवल एक ही एग्जिट रखा गया है। ए. सी. सी., फर्स्ट क्लास, सेकेन्ड क्लास और थर्ड क्लास पैसेंजर्स को एक साथ एक गेट से ही बाहर निकलना होता है जिससे पैसेंजर्स को काफी तकलीफ़ उठानी पड़ती है जो फोरेन्स आते हैं उनको भी यह तकलीफ़ उठानी पड़ती है। वहाँ पर पहले से ही तीन चार गेट्स बने हुए हैं इस लिये भेरा सुझाव है कि प्रत्येक गेट पर एक-एक रेल कर्मचारी रहे और पैसेंजर्स को बाहर निकलने की सुविधा प्रदान की जाय... (व्यवधान)

**डा. राम सुभग सिंह :** कर दूंगा (व्यवधान)

**SHRI J. M. BISWAS :** After 19 September strike, quite a number of zonal railway unions affiliated to the All India Railwaymen's Federation were de-recognized; that is to say, recognition was withdrawn from them. Subsequently, they appealed to the courts which restored their recognition. Unfortunately, however, the Railway Administration is not discussing officially with those unions. It is known to the Railway Minister and the Railway Board that the AIRF and its affiliates are the only organizations which have the confidence of the railwaymen...(Interruptions)

**MR. SPEAKER :** Order, order. You are beginning a discussion now. The hon. Minister may keep all these points in mind and let the hon. Members know about them in due course.

18.03 hrs.

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Thursday, March 6, 1969/Phalgun 15, 1890 (Saka).*