

The Lok Sabha re-assembled after Lunch at Fourteen of the Clock.

[Mr. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION—contd.

Mr. Deputy-Speaker: We shall now take up the Railway Budget General Discussion. Shri C. Dass.

Shri C. Dass: (Tirupathi): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I thank you for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget.

I welcome Shri Poonacha who has been placed in complete charge of this new portfolio of Railways. I am sure his qualities of friendliness, patience and sympathy would help the Railway administration to work better and give better amenities to people.

I represent the Scheduled Classes and I was very much surprised to note that passenger and freight rates are being increased. This will affect only the poor, but not the rich. I, therefore, request the Railway Minister to revise his proposals and exempt third-class fare from being increased. I am suggesting this to demonstrate that the socialistic fabric of society for which we stand may be given a practical shape.

In respect of dining cars, third class passengers are treated as third class citizens and are never cared for. The whole edifice of Railway administration is sustained on the finances built up by third class passenger fare and it is quite unfair to treat them in such a step-motherly manner.

Third class passengers suffer very badly during summer months for want of adequate facilities for providing water on the platforms. I suggest that more than one water push cart be provided on the platform to serve water when trains arrive. These should be concentrated in front of third class compartments. In this connection, I suggest that Harijan ladies be appointed to serve water

since they are not only efficient and humble but this would also improve the economic position of the Harijans.

Reservation in promotion for Scheduled Castes and Tribes was introduced in the Railways. But some non-scheduled castes prevented the Railways by getting a decision against the reservation. The Supreme Court finally approved the earlier action of the Railway Board to give reservation in promotions. But now the Railways have not implemented it and I would like to know the reason.

In my constituency and nearby stations like Gudur, Renigunta, Pakala and Arakonam, departmental catering is very poor. The vegetables are of the cheapest varieties and monotonously the same throughout. Though the Railway administration supplies the departments with provisions and vegetables of first-rate variety, it is learnt that they are being sold away in the black-market and, instead, the cheapest stuff, indifferently cooked is supplied to the passengers. I wish to point out in this connection that a pot of coffee priced at 40 paise and supposed to contain 2 cups of coffee, now-a-days contains only one cup.

I find that first class passes are being given to whole families of Railway servants and Central Government employees who often fill up whole first class compartments to the prejudice of passengers who buy tickets and want to travel but are unable to get reservation.

I suggest that the number of family members of such employees to travel on these passes should be reduced to a minimum level. I request the Minister to ask for statistics as to how many passengers travelled with free passes on the major lines in the course of the financial year and how many passengers travelled with tickets.

The railway facilities in Rayalseema for reaching the state capital of Hyderabad are very meagre. Apart from some major railway schemes

which should be undertaken for the economic progress of Rayalaseema, the immediate necessary for us all is: (1) to attach a through composite carriage from Katpadi to Secunderabad in the metre gauge train which starts from Pakala at night towards Dharmavaram; at present only the train which starts in the morning has a through composite carriage from Renigunta; (2) a through composite carriage to Secunderabad via Wadi be attached either to the Bombay Mail or the Bombay Express, starting from Madras; this will serve the needs of Chittoor, Cuddappah, Anantapur and Kurnool districts.

We learn that the metre gauge from Bangalore to Guntakkal is being converted into broad gauge. This necessarily involves the conversion of the metre gauge from Pakala to Dharmavaram to broad gauge to obviate the too many changes and transfers of baggages. I, therefore, suggest that Pakala-Dharmavaram metre gauge be converted to broad gauge and in so doing, divert the line along Madanapalle and Horsley Hills to rejoin Tumanagunta. This is necessary because at Madanapalle is located the world-famous sanatorium and many other hospitals and educational institutions and Horsley Hills are the summer resort of the Andhra Pradesh Government besides the Tirumalai Devasthanam's public school being located there. This side of the Horsley Hills there is a Rishnally school run by the Theosophical Association for the last forty years; our hon. Speaker also studied in that school; this school has produced many eminent people in this country. I strongly urge the Railway administration to take up this matter.

For the last 30 years, we, the people of Rayalaseema, have been expecting that a new railway line from Nandyal to Madanapalle via Cuddappah and Royachoty would be taken up. Years are passing away. Fresh lines in other parts are being taken up and the economic life of Rayalaseema with its mineral wealth is stagnating.

There is a limit to the people's patience and if the Government does not give tangible assurances of taking up this line, I am afraid that in these days of *Gheraos*, the highly excitable people of Rayalaseema may create trouble for the Railways. We, the MPs of Rayalaseema, are prepared to wait in deputation on the Railway Minister and apprise him of the justness of our case provided the Minister assures us of a very sympathetic hearing.

After the creation of the South-Central Railway zone, we expected that Andhra Railway employees serving in other zonal Railways would be posted to the South-Central zone. But we are sorry it has not been done so far. Difficulties of language, etc., are becoming numerous and the posting of Andhra personnel back to this zone is an immediate necessity.

The catering in the Restaurant Cars in the Southern Express and the Grand Trunk Express is deplorable. In spite of frequent references to it in Parliament, it remains the same. It certainly does not come anywhere near the catering done in the Frontier Mail which plies between Pathankot and Bombay. Probably transferring the catering staff periodically from one Railway to another would improve matters. The same staff with the same Restaurant Manager for a fairly long time tends to become pastmasters in the act of pilfering at the expense of the passengers and also Railway finances.

Now, coming to my constituency, right across the road from Madras-Bombay railway line at Puttur, traffic to the pilgrim centre of Tirupati to and from Madras— which reaches prodigious proportions— being carried by countless number of buses, cars and lorries, is being held up for as long a time as forty minutes.

Unfortunately, the road has two level-crossings at two different places which require an over-bridge at one

[Shri C. Dass]

place and an under-bridge at another. This should be considered as a matter of supreme importance and given the first priority, since Tirupati is an all-India pilgrim centre.

Puttur is an important station and a taluk headquarters. It is a busy weaving centre. Further, people whose bones are dislocated or broken come from all parts of South India to be treated by a family of experts who miraculously set right the broken bones. At present, neither the Bombay Mail nor the Bombay Express stops there. I request the Minister to pass immediate orders for these trains to stop at Puttur.

Tirupati is the headquarters of the Shri Venkateswara University, besides being a pilgrim centre. Thousands of students come to Tirupati by morning and go away to their places by the evening, in fact, to places as far away as Kalahasti and Pakala. I request that diesel cars be run as shuttles from Kalahasti to Tirupati and from Pakala to Tirupati to afford convenience to hundreds of students and relieve the present intolerable congestion.

श्री मुद्रिका सिंह (भीरंगाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट के बाद विवाद के समय पर मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान एक ऐसे स्टेशन की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ जहाँ साल में लाखों यात्री जाते हैं, जिन्दा भी जाते हैं और मरे भी जाते हैं। जिन्दा पिढ देने के लिये और मरे हुए पिढ लेने के लिए जाते हैं। किन्तु इस स्टेशन को आप देखें तो आपकी यह रेलवे की इन्फ्रिक्सेंसी और बदइतजामी का एक जीता जागता उदाहरण मिलेगा। यह स्टेशन गया है। इस पर पांच प्लेटफार्म हैं। लेकिन एक भी यहाँ यूरिनल या पाखाना प्लेटफार्म पर नहीं है। प्लेटफार्म नम्बर एक पर एक आघ है भी तो इतनी दूर है प्लेटफार्म से कि लोग वहाँ नहीं जा पाते हैं। उस प्लेटफार्म के अतिथम कार्नर पर यह

है। इसका लोग उपयोग नहीं कर पाते हैं। जब कभी ट्रेन प्लेटफार्म से बाहर जाती है तो रेलवे लाइन को आप देखें तो उस पर पाखाने का आम्बार लगा हुआ आपको दिखाई देगा। रेलवे लाइन दुर्गन्ध से भरी हुई आप जायेंगे। न जाने क्यों रेल अधिकारियों का इस ओर ध्यान नहीं जाता है। जिस स्टेशन पर साल में करोड़ों रुपया आपको आवागमन से यात्रियों से मिलता है, उसकी यह हालत हो यह आश्चर्य की ही बात है।

वहाँ पर कोई भी माइकल स्टैंड नहीं है। इसका परिणाम यह होता है कि अधिकतर लोग साइकल से कर प्लेटफार्म में घुस जाते हैं और जब कभी रोकथाम की जाती है तो बंचारे रेल कर्मचारी जो नेट पर खड़े रहते हैं उनके साथ विचारधियों तथा दमरे लोगों की झकझोर मार पीट हो जाया करती है। जहाँ से इतनी ज्यादा आमदनी रेलवे को होती है और जहाँ इतना महत्वपूर्ण स्टेशन हो उस स्टेशन की ओर रेल विभाग का ध्यान न जाये और एक सैट्रिन और यूरिनल की भी व्यवस्था वहाँ रेल विभाग न कर सके, यह सचमुच में बहुत ही दुःख की बात है और रेल विभाग के लिए निन्दा और शर्म की बात है।

गया जिले और पानामू के लोगों की बहुत भारजू और मिश्रत के बाद रेलवे बोर्ड ने एक ट्रेन चालू की, जिसे पी० जी० डी० कहते हैं। यह ट्रेन पटना से बिहारी और बिहारी से पटना तक जाती है। इस ट्रेन से बहुत बड़े इलाके को लाभ पहुंचा है। आप जानते हैं कि पटना बिहार का हेडक्वार्टर है, जहाँ पर बड़े बड़े कार्यालय, कचहरियाँ, कालेज और अस्पताल हैं। यह ट्रेन इतनी अच्छी है कि लोग सुबह घर से चल कर भी बसे पटना पहुंच जाते हैं और फिर काम में सब कचहरियों, कालेजों और कार्यालयों आदि से मित्त होकर काम की समय पर अपने घर पहुंच

जाते हैं। इसके लिये मैं रेलवे बोर्ड को बन्धबाद देता हूँ।

लेकिन एक धामचय की बात यह है कि यद्यपि गया से पटना के लिये पांच ट्रेनें हैं, तो भी यह गाड़ी गया और पटना के बीच हर एक स्टेशन पर ठहरती है। लेकिन डिहरी से गया के लिये एक भी पैसेंजर ट्रेन सहुलियत की नहीं है। वहां पर रफीगंज, मुड़ाक और धीरंगाबाद रोड पर ही सिर्फ यह गाड़ी ठहरती है। मेरा सुझाव है कि जिस उद्देश्य से इस ट्रेन को चलाया गया, यह देखना चाहिए कि इससे उन उद्देश्य की पूर्ति कहां तक होती है। उस इलाके के लोगों की पुरजोर मांग पर रेलवे बोर्ड ने यह गाड़ी चालू की। किन्तु दो तीन स्टेशनों के सिवाय गाड़ी कहीं ठहरती नहीं है। बड़ा भ्रष्टा हो अगर उस गाड़ी को डिहरी से गया तक हर एक स्टेशन पर ठहराया जाये।

अगर समय बचाना जरूरी हो, तो गया से पटना के बीच में गाड़ी थिन लेव्ह चौदह स्टेशनों पर ठहरती है, उन में कटाती करके गया के बाद सकदमपुर, जहानाबाद, तरगना और पुनपुन, इन चार स्टेशनों पर ही गाड़ी को ठहराया जा सकता है। मुबह इस ट्रेन के जाने से पहले दो गाड़ियां गया से पटना जाती हैं—एक एक्सप्रेस और एक पैसेंजर। ग्राम की तीन गाड़ियां पटना से गया जाती हैं—दो पैसेंजर और एक एक्सप्रेस। फिर कोई बजह नहीं है कि गया-पटना के बीच में नौ हर एक स्टेशन पर गाड़ी ठहराई जाए, लेकिन डिहरी और गया के बीच में, जहां बहुत जरूरी है, सिर्फ दो तीन स्टेशनों पर ठहराई जाये और जिस उद्देश्य से यह ट्रेन चालू की गई, उस को पूरित न हो। मैं उम्मीद करता हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय इन धार उधान उंगे और जनता की इस जरूरी मांग को पूरा करेंगे।

जैसा कि मैंने धारम्भ में धार से कहा है, गया एक तीर्थ-स्थान है। वहां पर सारे हिन्दुस्तान से जो यात्री आते हैं, वे प्रायः राज-गृह नाबंघा, पावापुरी और बिहार मरीक भी आते हैं। पटना से राजगृह

याया बिहार मरीक ट्रेन है और वह ट्रेन सकयारपुर से राजगृह जाती है। सकयारपुर से राजगृह कुछ ही मील है। संभव है कि वह घाटे में चलती हो और मंत्री महोदय घाटे की लाइनों को इकानोमी ड्राइव में बन्द करने की बात सोच रहे हैं। लेकिन अगर उस ट्रेन को गया से मिला दिया जाये, तो एक तो नेलवे की धामवनी होगी और दूसरे, सारे हिन्दुस्तान के कोने-कोने से वर्ष भर जो यात्री गया आते हैं, जिनको बोरों की तरह बस में लद कर राजगृह, नालन्दा धादि जगहों में जाना पडना है, उन को भी सहुलियत हो जायेगी। मेरा यह धायह है कि रेलवे बोर्ड मेरी इस सिफारिस पर विचार करे। इन लाइन का निर्माण विचाराधोन है भी। वह केवल तीन पैतीम मील की लाइन है। इस को जोड़ देने में गया, राजगृह, नालन्दा, पावापुरी धादि सब तीर्थ-स्थान एक लकी में जुड़ जायेंगे और वहां पर धावामयन की सुविधा हो जायेगी और रेलवे की धामवनी भी बड़ेगी।

मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ। यह घाटे का बजट पेश करने के लिए मुख्यतः तीन कारण बताए गए हैं। एक कारण तो है टिकटलेस ट्रेवलिंग का। दूसरा कारण है मूल्य बढ़ जाने की वजह से सक्शूरी के महंगाई भते में वृद्धि और तीमरा कारण है मूल्य-वृद्धि की वजह से कोयले और लोहे के खर्च में काफी वृद्धि हो जाना। मैं माननीय मंत्री के इस विचार से सहमत हूँ कि इन कारणों से रेलवे के खर्च में वृद्धि हुई है। लेकिन मैं समझता हूँ कि रेलवे को घाटा होने के और भी कारण हैं, और न जाने क्यों माननीय मंत्री का ध्यान उन धार नहीं गया है और अगर गया भी है, तो न जाने क्यों जान-बूझ कर धा धनजाने उन कारणों का जिक्र नहीं किया गया है।

मैं इस निश्चित मत का हूँ कि रेलवे में दिनों दिन जो इनएफिमेंसी धा रही है, धाधा-मस्तक—मीने से ऊपर तक, जो लूट और भ्रष्टाचार है, जिसकी वजह से रेलवे को

[श्री मुद्रिका सिंह]

करोड़ों रुपये का घाटा हो रहा है, उसकी धोर रेलवे बोर्ड का ध्यान नहीं गया है और धगर गया भी है, तो मुक्ति उसका उल्लेख करने से रेलवे विभाग की स्वतः समालोचना होती, सम्भवतः इसी लिए सचवाई पर पर्दा डालने की कोशिश की गई है। मालूम होता है कि इस विभाग में ऊपर से नीचे तक पैसा कमाने की होड़ लगी हुई है। जो जहाँ है, वह वही इस नेशनलाइज्ड इंडस्ट्री को लूट रहा है। कोई छोटा लुटेरा है और कोई बड़ा लुटेरा है। आफिम में जाइये, तो तबादले और पोस्टिंग के लिए घूस चलती है। रेलवे बोर्ड और जेनरल मैनेजर के स्तर पर जाइये, तो परचेज और स्टोर में घूस और घांघली है। हर कदम पर गुप्त-दान चल रहा है, जिसे घूस कहा जाता है। रॉयल ट्रेन्स में टिकटलेस ट्रेवल की जो शिकायत की जाती है, उम में भी रेलवे विभाग का हाथ है। गया और पटना के बीच में धगर किराया तीन रुपये है, तो कोई एक रुपया गुप्त-दान देकर फ्रस्टक्लास में चढ़ कर जा सकता है और उसको दो रुपये का लाभ भी हो जाता है। स्टैंट क्लास के पैसैजर्स को तो कटिगार्ड का मामना करना पड़ता है रेलवे को भी घाटा लगता है। लेकिन जो लोग चुपके से एक रुपया गुप्त-दान दे देते हैं, उन के लिए छूट है।

रेलवे लाइन पर जो मजदूर काम करते हैं, जिनके अधिकारी को पलेटियर कहा जाता है, उन की हालत यह है कि उन को मजदूरी, बेंज, पूरी नहीं मिलती हैं। बहाने मस्टर-रोल पर काम होता है। धगर 20 मजदूर काम करते हैं, तो पच्चीस या तीस की हाजिरी दिखाई जाती है। कोई देखने वाला नहीं है। मालूम होता है कि रेलवे विभाग धन्धा है।

रेलवे बोर्ड के मेम्बर, जेनरल मैनेजर और सुपरिण्टेंडेंट प्रावि कभी कभी सैलून में बैठ कर कई स्थानों पर जाते हैं। यहाँ पर राज्य मंत्री महोदय ने इस बात की बड़ी

कोशिश की कि वह धपने घाघल में सैलून का विक्रम करें, लेकिन हाउस के दबाव से धन्ततो-गत्वा उनको वह स्वीकार करना पड़ा कि रेलवे बोर्ड के मेम्बर और धन्य बड़े अधिकारी सैलून में यात्रा करते हैं।

जब वे अधिकारी सोग सैलून में बैठ कर कहीं जाते हैं, तो स्टेशन को नई बुलहन की तरह सजा दिया जाता है, सब कुछ साफ-सुधरा होता है, पटरों तक साफ होती है, स्टेशन जगमग करता है। जब वे अधिकारी वहाँ से चले जाते हैं, तो नई बुलहन की तरह सजाया हुआ रेलवे स्टेशन वैधम्य का रूप धारण कर लेता है, उसकी बुडियां टूट जाती हैं, सिन्दूर पुँछ जाता है और धच्छे कपड़े उतार दिये जाते हैं।

Shri S. Kundu (Balasore): Sir, last time when the Railway Minister presented his budget, we had hoped that when he presents his final budget he would show some imagination in fulfilling the hopes of the people, of the travelling public of India. But I must confess, after reading the budget in the last few days, it has been completely unimaginative. The poor man has been hit below the belt by the increase in fares. It is really difficult to get some good work from a mediocre lawyer. It was a difficult brief. But little did we know that with a difficult brief in charge of mediocre lawyers, we would lose our case. We never thought that we would lose so badly and hopelessly as our hopes have been lost in this budget. We thought that this new team of Ministers would provide some drive and imagination to bring about some revolutionary change in the structure. I am sorry to say that it is the same old wine in a new bottle. They have not shown even a ray of hope, on the contrary, this budget has increased the fares and freights. Ninety per cent of the travelling population are poor and it is they who suffer under the huge bureaucracy which is run in the name of Indian railways. It has been argued that since the small distance railway

lines are not remunerative and not getting enough money, the fares on the poor should be increased. About fifty per cent of these 930 million people travel small distances and it is they who would be paying five paise more by way of increase in fares. That means that these fifty per cent of the 930 million people will pay fifty per cent more fares. This is shocking and revolting. The Ministers of the Congress Party speak laudable things about socialism and democracy. I do not know what happens to them when they get down to business. They forget everything. Perhaps the stream of reason is lost in the dreary desert sand of dead habits of the Congress. I think this is what has happened. They could have had this Rs. 19 crores by having some sort of economy. They should have told the bureaucracy ruthlessly; this is our first priority, we should somehow save 19 crores from the administration and there will be no increase in fares. At least the general managers who travel in 12 wheeled air-conditioned coaches would have been made to travel in the four wheeled coaches. Nothing of that sort has been done. We have been clamouring: you are taking so much money from the poor people, give them a little seat. We have been crying hoarse that the trains are overcrowded and lack every facility. I said in the first session that small distance train should increase in number. We do not know when the poor passengers will at least get a seat after he has bought a ticket. I do not know much about Hindi; I know a little and the doings of the Ministry remind me of a Hindi saying:

यह तो माना कि तगाफुल न करोगे लेकिन
जाक हो जायेंगे हम तुम को खबर होने तक ।

It means this: "I know you will always give platitudes and say, 'Yes, we do it', but the poor man will be reduced to ashes by the time you think something should be done for

him." It is a most horrible thing. The Ministers should not be prisoners of indecision. And the most horrible thing is that they are prisoners of bureaucracy. (Interruption). This is one of the very shocking things that pains us very much and every time when they come in, these Congress party Ministers become prisoners of the smiling bureaucracy. As I have said, bureaucracy in a democracy checks progress and this bureaucracy which was fashioned during the British time, still, for the last 20 years, has been controlling the industry and to a large extent politics and other things in this country. I thought these new Ministers—two of them are new and one of them is young—will show some sense of urgency and get out of the clutches of bureaucracy. In the British days, the little profit that the railways were giving was going to the British exchequer. Now, the only difference is that it goes to the Directors of Railway Board, and something goes to the general Indian exchequer. But there is no structural change in the Administration.

I would like to say one more thing. If the fare is increased, I would like that at least the freight charges on essential commodities should not be levied. The Railway Minister would do good to this country and will be remembered for ever if he at least announces that freight charges on essential commodities will not be levied. I say this because, here the Finance Minister says "We will check the spiralling of prices," but on the other hand the Railway Minister here raises the freight charges. Naturally, once the rates are raised, the entire burden would be thrown on to the common man and the prices will rise; the price of paddy, chana, dhall, sugar,—all these things will go up, and especially because these profiteers would not wait and would not meet this rise in price from their profits. Therefore, I would request the Minister that if he sticks to this increase in freight—to which I strongly object—at least he should announce

[Shri S. Kundu]

on the floor of the House that the freight rates on essential commodities will not be raised.

I will now come to another point; and that is about speed. It has been a shocking thing to see the Indian trains moving slowly and gently. Perhaps they convey the speed of the new Ministers. It is said that in India a Punjabi walks faster than a railway train. It is correct. I say so because Milkha Singh had run from Bhunaeswar to Cuttack much faster than the train which goes from Talcher to Cuttack.

The Minister of Railways (Shri C. M. Poonacha): Not on the railway track, I am sure!

Shri S. Kundu: We must do something about it. In Japan, perhaps the hon. Minister knows that the latest electric train there—Hikari—runs at 120 miles an hour, from Tokyo to Osaka. It is accident-proof. There has been no accident; and that train has been running for the last five to six years. Something similar has to be done here. Technology and science have to be harnessed in this direction and money on this account has to be spent, and not on catering to and nurturing such a huge, large bureaucratic paraphernalia in the railways.

Last time, I also said that some sort of economy has to be introduced. But what is the picture which has been presented in regard to the expenditure on staff? The hon. Minister pathetically says that the expenditure on the staff is 63 per cent. This is a horrible picture. From page 30 of the White Paper I find that the cost of administration and operative staff from 1965-66 to 1967-68 is increasing in arithmetic progression. It is very shocking. When the budget was being prepared, at least the Minister should have cried a halt to this and said that the actuals of the expenditure on administration in 1966-68

should not be increased at any cost. Some such objectives should have been laid down. By stopping wastage, thefts, etc., and by abolishing the special type of saloons given to the big officers some money should have been saved. By reorganising the vigilance department, some money should have been saved.

If the vigilance department functions under these officers, how can they catch the corruption of officers? The vigilance department should be independent of the officers and the Ministers.

Shri C. M. Poonacha: The Director-General of Vigilance in the Railway Board is working under the Central Vigilance Commission.

Shri S. Kundu: It is not statutory. It is not of the same pattern as the Vigilance Commission. We want that it should be completely independent of the officers and Ministers of the railway department.

I had suggested last time a commission of inquiry should be set up to study the diversification of resources to some of the less developed States. That has not been done. I come from Orissa, which has been perpetually neglected. According to the statistics available, Orissa has got only 13.9 per cent of railway lines whereas the Indian average is 26 per cent. It is half of the Indian average on the basis of population and area. If you want food to come to the country, Paradip should be developed. If you want Rourkela products to be exported, Paradip has to be developed. You must complete the entire investigation soon and bring out a line from Rourkela to Talcher and immediately connect Cuttack to Paradip.

It has been indicated that you want to wind up the narrow gauge lines.

It is something which the bureaucracy has put in the mouth of the minister, in the name of having an economy of about Rs. 5 crores by taking away the narrow gauge and metre gauge lines. All sections of the House have demanded that you must convert narrow gauge and metre gauge into broad gauge. Once you do that, the traffic will automatically come. It has been the clique of the department to see that such lines are unremunerative. Deliberately the timings and other things have been so manipulated by the bureaucracy to show to the ministers that narrow gauge lines are not giving profits. There are two narrow gauge lines in Orissa. I am prepared to give facts and convince the minister about the narrow gauge line from Rupsa to Rangriposi, how deliberately things are manipulated to prove that it is working at a loss. I want from Tata a direct line be taken to Cuttack via Baripada by making this narrow gauge line into a broad gauge one.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member should conclude now. He has already exceeded 15 minutes. I have to accommodate many more hon. Members.

Shri S. Kundu: Sir, I am giving suggestions which will be helpful to the House and to the country as well. I want to give some concrete suggestions.

We have been telling here all along that wherever there have been Congress sessions there have been new railway lines as if the railway is the property of the Congress Party.

Shri C. M. Ponnacha: That is not so. I question this.

Shri S. Kundu: My hon. friend, Shri Gunanand Thakur gave some evidence about Bihar and a pamphlet was placed on the Table of the House. I would like that some specific lines should be taken into consideration. A line from Bolangir to Khurda and another from Sambalpur to Talcher

should be investigated and worked out. Rourkela should also be connected with Talcher soon.

Now I will speak something about Howrah station.

Mr. Deputy-Speaker: Excuse me, Mr. Kundu, you will have to resume your seat now.

Shri S. Kundu: Sir, I will take only one more minute.

Mr. Deputy-Speaker: Not even a second can be allowed now. You have already exceeded your time. When the Demands come up you can put forward your other points. Please co-operate with me and resume your seat.

Shri S. Kundu: Sir, the Delhi Circular Railway is coming, why not in Calcutta?

Mr. Deputy-Speaker: Please resume your seat now.

I now request hon. Members to limit their speeches to seven minutes. We will have to conclude this discussion at 3.30.

श्री तामरकर (दुर्ग) : अध्यक्ष महोदय, यहां मैं इस लोक सभा में नया ही चुन कर आया हूँ और जितना देखता और सुनता हूँ उस से यह मालूम होता है कि हासकि यहाँ सेंटर में कांग्रेस पक्ष की सरकार है हमारे पक्ष की सरकार है तो भी हम को अपने दुःखों को रोना पड़ता है और झगड़ा करना पड़ता है ।

भाज जैसे और जगह है रेलवेज में भी एफिलिएसी बहुत कम हो गई है । कर्मचारी लोग असन्तुष्ट हैं और उन की तिकायतें और मांगें भ्रष्ट से चली आरही हैं । जिस से असन्तोष फैलता है और रेलवेज के काम में गड़बड़ी होती है । मेरी ध्यं यह है कि सरकार अपने कर्मचारियों की मांगों और शीवियरलैब को एम्बामिन करने के लिये एक सर्वोत्तरी बनाये, कोई देसी बीडी कौन्सिल्ट करे

[श्री ताम्बकर]

ताकि सरकारी कर्मचारियों की जो भी मांगें हैं, शिकायतें हैं उन को वह एग्जाविन करे और उसके द्वारा जो उन की मांगें जायज समझी जायें उस को मान लिया जाय नहीं तो सरकारी कर्मचारियों में असन्तोष बढ़ता जायेगा और गड़बड़ी मचेगी जो कि देश के हित में नहीं होगा। यही कारण था कि अभी पिछले दिनों दिल्ली में पुलिस वालों ने सत्याग्रह आदि किया और यह जो बात कही गई कि जो हम से टकरायेगा वह चूर चूर हो जायेगा वह बान सामने न आती। आज जो यह असन्तोष और कलस्वरूप सरकारी कर्मचारियों द्वारा सत्याग्रह आदि किये जा रहे हैं उस से मुझे दुःख पहुंचता है। मैं एक पुराना कांग्रेस का काम करने वाला व्यक्ति हूँ और हम ने जो इतने कष्ट सहे हैं और ब्रिटिश शासन काल में जेल गये थे तो यह दिन देखने के लिए नहीं गये थे कि हम से जो टकरायेगा वह चूर चूर हो जायेगा। यह जो चीज सुनने में आई वह अच्छी चीज नहीं है। आखिर देश में प्रजातांत्रिक ढंग से जनता के चुने हुए प्रतिनिधियों द्वारा शासन कार्य चलाया जा रहा है तब कर्मचारियों में इस तरह की गड़बड़ी व असन्तोष होना उचित नहीं है और जैसा मैं ने कहा सरकार का कर्तव्य हो जाता है कि वह इस के लिए एक मशीनरी व्यवस्था बौड़ी सैट अप करे जो कि उन के प्रीवियान्सीज की जांच करे और जो भी उन की मांगें जायज समझी जायें उन को सरकार माने तभी प्रशासनिक कार्य-कुशलता बढ़ सकती है।

जब कि यहां पर रेलवे बजट पर ध्यान बहुत कम रही है हाउस में एक रेलवे के मंत्री के प्रस्ताव सारे मिनिस्टर्स और हाजिर हैं जो कि बांछनीय नहीं है।

अभी मैं बिलासपुर गया था। वहां पर रेलवे कर्मचारियों की एक कांग्रेस हुई थी। टिकट बैकर्स और टिकट क्लैकर्स की मांग थी

कि उन के ठहरने की रेलवे द्वारा माफूस व्यवस्था की जाये। आज उन के रहने का कोई इन्तजाम नहीं है। उन की मांग थी कि सब के बास्ते जगह का इंतजाम किया जाय। रेलवे बोर्ड के पास इन लोगों ने कहा लेकिन कोई सुनवाई नहीं हुई। सब देखा यह जाता है कि चूंकि वे लोग उपग्रह नहीं करते, चिल्साते नहीं हैं इसलिए उन की कोई सुनवाई नहीं होती है। जैसा मैं ने कहा सरकार की ओर के कोई मशीनरी होनी चाहिये जो कि सरकारी कर्मचारियों की शिकायतों और मांगों के बारे में जांच कर के जायज मांगों को सरकार से मनवाये। मैं चाहता हूँ कि यह जो रेलवे के बेचारे टिकट क्लैकर्स और टिकट बैकर्स के ठहरने की जगह की व्यवस्था करने की डिमांड है वह रेलवेज को माननी चाहिए। टिकटलैक ट्रेविस हर कोई जानता है कि अभी भी रेलवेज में काफी तादाद में होती है लेकिन जैसा मैं ने कहा चूंकि उन के ठहरने आदि की कोई व्यवस्था नहीं है इस बास्ते उन में यह फिटलैस ट्रेविस को बैक करने और रेलवेज की घाबरनी बढ़ाने का उत्साह नहीं है। इसलिए मेरा कहना है कि इस के लिए कोई सरकारी मशीनरी बनानी चाहिए जो कि अपने छे कर्मचारियों की मांगों और शिकायतों के बारे में जांच कर के शिकारित करे। यह कर्मचारियों की फीडबैक आदि पर मत छोड़िये कि वह अपनी मांगों को मनवाने के लिए आन्दोलन करे और लोगों को यह मत कहने का मौका दीजिए कि बिना लड़े इस सरकार से कुछ नहीं मिलता है। कमजोर की बात कोई मानता नहीं है। हमें अपनी ताकत बिकाने के लिये कोई बचमाफी करनी पड़े ऐसा नहीं होना चाहिए। उन को चाहिये कि जो हवाई जायज चीज हो उस को मान लें और जो नाजायज चीज हो उस को छोड़ दें।

दूसरी चीज मैं बड़े पलाश के बारे में कहना चाहता हूँ। तीसरे वर्ष में पलने वालों की बहुत तकलीफ है। हम सब चीज-सब पलाश में चढ़ते

बाले है शोबे से यहां आ गये हैं धीर फर्स्ट क्लास में चलने लगे हैं। हम जानते हैं कि बड़े क्लास में चलने वालों को क्या तकलीफ है। लेकिन आप लोग यहां आ जाने पर भूल जाते हैं कि उन की क्या हालत है। जैसे श्री पाटिल कहा करते थे कि जब मैं गाड़ी में बैठता हूँ तो ऐसा लगता है जैसे मैं कोई नवाब हूँ धीर देश के एक कोने से दूसरे कोने तक दौड़ता हूँ। चूंकि वह बड़े क्लास में चलते नहीं हैं इसलिये उन को भ्रन्द्राज नहीं होता है। मैं कहता हूँ कि जिस जगह आप आ गये हैं उस को भूल जाइये आप इस को सोचिये कि ग्राम तौर से आप कैसे चलेंगे। जब तक इस तरह से सोच कर आप काम नहीं करेंगे तब तक काम नहीं चलेगा। आज जो कांग्रेस वाले हैं वह भागे पहुंच गये हैं इस लिये पहले की बातें भूल गये हैं। वे अपनी पिछली तकलीफों को भूल गये। उन को लगता है कि अब वह लोग हमारी जाति नहीं रहे और इसलिये अब हमारी सहानुभूति उन के साथ नहीं रह गई। चूंकि वह बड़े धादमी हैं इस लिये उन के भ्राने पर उठना तो पड़ता ही है नहीं तो हमारे दिल में उन के लिये कोई धादर नहीं रहा है।

आप को चाहिये कि जो भी भड़कनें हैं उन को आप नोट कीजिये जैसे कि यहां नोट की जा रही है धीर बिना हस्ता गुस्ता के उन को दूर कर दीजिये। अभी कुछ दिन पहले पुलिस वालों ने सत्याग्रह किया था। पहले हम ने कभी नहीं सुना था पुलिस वालों का सत्याग्रह। उन्होंने सत्याग्रह किया धीर कहा कि जो हम से टकरायेगा वह चूर चूर हो जायेगा। भंडेजों के वक्त में भी बड़ी कहा जाता था लेकिन तब भी हम कभी चूर चूर नहीं हुए। दो बार साब के लिये जब चले गये, उस के बाद फिर उन्नी तरह। आज जिस तरह से काम चलता है उस से पता नहीं चलता कि वह हमारी सरकार है। हमें ऐसा लगता है विदेशी पादियों की सरकार है, विदेशी सरकार है। हमारी भी तिकायते हैं

अगर उन में कोई नाजायज बात हो तो उन को आप मत मानिये। आप हम को बुला कर बात तो कीजिये। हम बेकार की बात करने वाले धादमी नहीं हैं। लेकिन हमें बुलाइये तो, हमारी राउंड टेबल कांफरेंस कीजिये, हम को समझाइये, आप की सारी दिक्कतें हल हो जायेंगी। आज यहां आ कर सब लोग कमझने लगते हैं कि हम बड़े धादमी हैं, लेकिन दरअसल यह अच्छी चीज नहीं है एक बीमारी की तरह फैलती चली जा रही है। हम लोग फर्स्ट क्लास के पास रखे हुए हैं। हमें चाहिये कि सारे एम० पी० बड़े क्लास में टूटल करें। लेकिन आज इस के लिये कोई तैयार नहीं होता। मेरी भ्रज यह है कि हम लोग बोलना ज्यादा सीखे हैं, करना कम सीखे हैं। गांधी जी ने करना सीखा था। वह बोलते भी थे और करते भी थे। आज बोलने धीर करने में बड़ा भ्रन्तर हो गया है। इसी लिये आज हमारे देश की यह हालत हो गई है।

आज हम बोलते ज्यादा हैं धीर गड़बड़ी पैदा करते हैं। जब प्रेजिडेंट का एल्लेगन हुआ तो पता नहीं किस किस तरह से लोगों ने बोलना शुरू कर दिया। लोग कहते थे कि रेबोल्पूशन हो जायेगा हिन्दुस्तान के भ्रन्दर। लोग बोलना शुरू कर देते हैं चाहे अच्छी चीज हो चाहे बुरी चीज हो लेकिन लोग चाहे जो कहते रहे, हम बराबर आप आप का साथ देंगे। उस वक्त भी साथ दिया था धीर धायें भी देंगे। हम कभी भी भड़काने में नहीं धायेंगे।

हम लोग छत्तीस गड़ से धाये हैं मैं धीर भीमती विनिमाता, जो कि इस समय है नहीं। हम लोगों को छत्तीस गड़ से वहां तक भ्राने में 36 बंटें लगते हैं हम ऐसी जगह से धाये हैं जहां पर कांग्रेस को हमें का बहुमत मिलता रहा है।

[श्री तामस्कर]

लेकिन हमारे लिये डांगरगढ़ से एक टूटा फूटा डम्बा लगाया जाता है। एक गाड़ी चलती है डांगरगढ़ से बिलासपुर और उसके बाद बिलासपुर से बीना को, जिस में यह डम्बा लगाया जाता है और बीना से किसी और गाड़ी में निपका दिया जाता है। गरमी में इस पर चलने में बड़ी तकलीफ होती है, लेकिन हम रौयें किस से? हमारी अपनी सरकार है, हम क्या करें? हम व्याकरणवाजी नहीं कर सकते, प्रखारवाजी नहीं कर सकते, अगर हम पुनाबा नाट्य की बदनामी करते हैं तो हमारी बदनामी होती है। इस लिये मंत्री महोदय कृपा कर के इतना काम तो करें कि हम लोगों को घाने की सहूलियत दें। खाली फर्स्ट क्लास में बैठने से क्या होता है? फर्स्ट क्लास भट्टी जैसा होता है, इस का कुछ इन्जाक कोर्नर। घाप भने ही फर्स्ट क्लास विछटा कर लीजिये, चार क्लास निकाल दीजिये, लेकिन घाने के लिये हमारे लिये थोड़ी ठंडक तो रहे। जब यहां घाते हैं तो ठंडक रहती है। बाहर जाते हैं तो झट से किसी को लू लग जाती है। यहां पर हमारे तीन नेता लोग हैं। हम चाहते हैं कि वह वह हमारी बात सुनें। बिल्कुल मत समझिये कि हम कोई प्रोपेगेन्डिस्ट हैं। हमारी सरकार बैठी है, हमारे मिनिस्टर बैठे हैं। वह कुछ तो करें। चंन्ड घाक इंडिविजुअल से काम नहीं चलता है। हमारा विभाग बदलना चाहिये। दिकाग गांधी जी ने बदला था। लेकिन घा पता नहीं क्यों वह पलटा जा गया है। हम लोगों को भूलिये मत। हम घाप के सहायक हैं, घाप का काम करते रहेंगे क्योंकि अपनी विभाग ठिकाने पर है। लेकिन घाग ठिकाने पर नहीं रहा और घाप लोग हमें तंग करने लगे तो हमारा विभाग भी पलटा जा सकता है। जितने लोग छत्तीसगढ़ से घाते हैं उन को घाने में

36 घंटे लगते हैं। वहां से हमारे घाने की कुछ सहूलियत कर दें और वहां से कोई गाड़ियां निकालिये। वहां पर कुल डेढ़ रेलवे लाइनें हैं। एक लाइन तो रामपुर से चमतरी तक है और दूसरी चमतरी भ्रमहृत्पुर तक है जो कि सिर्फ भट्टारह मील का टुकड़ा है हमारे इलाके में। इस के बाव वह दूसरे इलाके में चली जाती है। उस के जो डब्बे हैं उन के घन्वर छत से पानी घाता है।

उपाध्यक्ष महोदय : घा घाप का समय समाप्त हो गया। श्री बाल गोविन्द वर्मा।

डा० महादेव प्रसाद (महाराजगंज) : उपाध्यक्ष महोदय, जो लोग बैठे हुए हैं जिन को घाप जानते तक नहीं हैं उन को बुला रहे हैं, लेकिन जो लोग खड़े होते हैं उन को नहीं बुलाते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं ने जिन का नाम लिया था वह खड़े थे।

डा० महादेव प्रसाद : घाप तो उन को पहचानते भी नहीं थे। घाप लिस्ट से बुला रहे हैं। जो खड़े होते हैं घाप को उन को बुलाना चाहिये।

श्री बालगोविन्द वर्मा (खेरी) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है मैं उस का समर्थन करता हूँ। केवल कुछ बातों में मुझे ऐतराज है विशेष रूप से जो बड़े क्लास का किराया बढ़ाया गया है उस के सम्बन्ध में। मैं समझता हूँ कि मैं ही इस बीच के खिलाफ नहीं हूँ बल्कि जो लोग भी बोले हैं उन सभी ने इस की मुखामतद की है। बड़े क्लास का किराया बढ़ाने की बकलत इस लिये महसूस हुई कि उन्होंने बड़े का बजट पेश किया था। सभी लोगों ने यह

बतलाया है कि उन्होंने बड़ा धुआ घाटा विचारना है। मैं भी समझता हूँ कि अगर जरा सा प्रयत्न किया जाता तो यह घाटा दूर हो सकता था। आज पता नहीं कितनी चोरी रेलों में होती है जिस के बारे में यहाँ कई साक्षियों ने बतलाया है। लीकेज, पिल्फरेज नहीं मालूम कितनी चीजें होती हैं। यहाँ पर चेम्बरलैन महोदय बैठे हुए हैं। वह जानते हैं और खुद महसूस करते हैं कि रेलवे में कितना करप्शन है। उन्होंने इस के लिये कुछ प्रयत्न भी शुरू किये हैं और भाषा है कि उन को इस में सफलता मिलेगी। यह चीज जरूर है कि यदि जरा सी मत्कंता बरती जाती थोड़ी सी मितव्ययिता खर्च में बरती जाती, काम की अच्छी व्यवस्था की जाती, जो चोरी आज रेलवे में होती है टिकटलेस ट्रेवल के रूप में, उस को रोका जाता और जो गुड्स हमारे जाते हैं उन में थोड़ा सा इम्प्रूवेंट लाया जाता तो हमारा घाटा पूरा हो सकता था।

आज सब लोग यह जानते हैं, कम से कम व्यावसायिक वर्ग जानता है कि कोई भी सामान धाज भेजा जाये, वह सुरक्षित नहीं पहुँच सकता है उस में गड़बड़ी जरूर होती है। सब से बड़ा कम्पटीशन आज रेलवे को रोडवेज से करना पड़ रहा है। हर एक आदमी यह सोचता है कि रोडवेज से भेजने पर हमारा सामान जल्दी पहुँचेगा और सुरक्षित पहुँचेगा। यह एक बहुत बड़ी कमजोरी है। रेलवे को बेचना चाहिये जितना सामान हमारी रोडवेज से जाता है उस को हम ले लें।

मुझे पता चला है कि हमारे चेम्बरलैन महोदय ट्रांसी सर्विस और कंटेनर सर्विस चलाने जा रहे हैं। यह बड़ी सज्जी बात है। जिस तरह से रोडवेज में यह सर्विस चल रही है अगर उसी तरह से रेलवे में यह चल जायेगी तो मैं कल्पना हूँ कि वो भी हमारा सामान

रोडवेज से जाता है वह सब रेलवे को मिल जायेगा। आज यह देखना बहुत जरूरी है कि ज्यादातर सामान जो आज जा रहा है वह रोडवेज से जा रहा है रेलवेज से नहीं जा रहा है। इसके ऊपर चेम्बरलैन महोदय और मंत्री महोदय को ध्यान देने की जरूरत है ताकि रेलों का फायदा हो।

15 hrs.

आपने करप्शन को रूट आउट करने के लिए कमर कर्सा है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि ईश्वर आपको सफलता प्रदान करें। सारा हाउस इस बात को कह रहा है कि करप्शन बहुत ज्यादा है। रेलों में तो यह और भी ज्यादा है। मैं नहीं समझा हूँ कि रेल विभाग क्यों आज तक इस की ओर ध्यान नहीं दे पा रहा है। इस ओर विशेष पग उठाने की आवश्यकता है। इस बीच में शायद जनरल मैनेजर तथा कुछ लोगों को आपने मुश्तिल भी किया, हटाया भी है। लेकिन मैं समझता हूँ कि आप जरा और सतकंता बरते तो करप्शन को और भी कम किया जा सकता है।

रेलों में एक्सीडेंट भी बहुत हो रहे हैं, उनकी संख्या भी बढ़ रही है। नवर्नमेंट कहती है कि कम हो रहे हैं लेकिन प्रखबारों में हमें रोज पढ़ने को मिल जाता है कि फलां जगह एक्सीडेंट हो गया है। इन एक्सीडेंट्स की वजह से रेल में सफर करने से पहले तबीयत कापने लगती है। एक बात जरूर है। ईमानदार आदमियों की बैसे ही कमी है और जो ईमानदार आदमी हैं भी उनका भी रेलवे में रहना मुश्किल हो जाता है। डिवाला में जो रेल एक्सीडेंट हुआ उसके बारे में मुझे माफूस हुआ है कि ईश्वर ट्रेन एक्सेमिनर ने ठीक गवाही दी और इस कारण से उसको ध्व विफिटमाइज किया जा रहा है। उसको ट्रांसफर कर दिया गया है।

[श्री बालगोविन्द वर्मा]

यह चीज नहीं होनी चाहिये। आप अगर यह चाहते हैं कि ईमानदार धादमी रेल विभाग में रहें और बाकी में वे हमारे लिए एसेट हों तो बस तरह की चीजों की तरह आपको जरूर ध्यान देना पड़ेगा साथ ही मैंने यह भी देखा है कि जो बदमाश धादमी होते हैं, जो निकम्मे धादमी होते हैं, जो दूसरे प्रकस्त्रों को खिला पिला सकते हैं वे पनपते हैं। ईमानदार धादमी तो मारे जाते हैं, लेकिन ये पनपते हैं। मैं इसका एक उदाहरण भी आपको देना चाहता हूँ। कुकरा स्टेशन पर एक, अस्मिंटेंट स्टेशन मास्टर है जिन का नाम श्री संखवाल है। वह बहुत ही कुरप्ट है। वह बहुत सामान धादि की चोरियां करवाते हैं। उन्होंने वहां पर गैंग पाल रखे हैं। उस अस्मिंटेंट स्टेशन मास्टर के बारे में जनरल मैनेजर को भी मैंने लिखा है। वह तो वहां पर धाराम से रह रहे हैं लेकिन जो वहां पर भला धादमी था, जो स्टेशन मास्टर था उसको वहां से ट्रांस्फर कर दिया गया। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इनको देखें। जो धादमी कुरप्ट हैं, जो गलत धादमी है उनको दण्ड मिलना चाहिये। सबे की बात यह है कि हम लोग जो लिखते हैं उस पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता है और ध्यान ही नहीं दिया जाता है बल्कि यह भी होता है कि कुरप्ट कर्मचारियों को शोल्ड किया जाता है। उनको शोल्ड करने की कोशिश की जाती है। अगर हम कहते हैं कि यह आप ठीक नहीं कर रहे हैं तो कहा जाता है कि नर्थिंग हैच बीन सबस्टैंडिजेंटिड धर्वेस्ट वी परसंड कंसर्ब। यह जो प्रेक्टिस है यह अच्छी नहीं है। हमारा आप कोओ-प्रेसन लीजिये। हम जो मैम्बर हैं आपको ज्यादा सहायता कर सकते हैं और आपको काम अच्छा हो सकता है। हम आपको इतना दे सकते हैं। अगर आप मलत धादमियों को बचाने की कोशिश करेंगे, उनके काने कारनामों को छिपाने की कोशिश करेंगे तो फिर कोई फायदा होने वाला नहीं है।

अब मैं रेलवे पोर्टल और डेपॉ के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। इनकी भी काफी बात चला करती है। यहां भी बड़ा अफ्टाचार चलता है। यहां भी वैसे लिये जाते हैं। यह कोई नई बात नहीं है। दिल्ली की बात ही मैं आपको बतलाता हूँ। अगर कोई बैंड बनना चाहता है तो अगर वह हिन्दू है तो उससे 800 से 1000 रुपये और अगर मुसलमान है तो 1500 रुपये तक मांगे जाते हैं। अगर वह दे दे तो उसका नाम आ जाएगा। कुलियों की भरती के जो नियम बनाये जाते हैं वहां पर भी बहुत सी खामियां रह जाती हैं। मैं समझता हूँ कि अगर कुलियों को भी क्लास फोर के एम्प्लायी मान लिया जाए और जनको क्लास दे दी जायें तो उससे बहुत सा सामान जो इधर उधर हो जाता है, वह नहीं होगा। अगर उनको चाबीस वैसे या साठ वैसे की फेरा दे दिया जाए और उसकी क्लास उनको दे दी जायें तो आपको बहुत फायदा हो सकता है और अगर आप चाहें तो इसके बारे में मैं आपको स्कीम बना कर भी दे सकता हूँ। अगर उनकी सर्विस को आप नैशनलाइज कर दें और उनको क्लास फोर के एम्प्लायी मान लें तो जितना सामान इधर उधर चला जाता है वह नहीं जायेगा, वह बँक हो जाएगा। यात्री जिस सामान को गलत ले जाते हैं, जो उनको ले जाना चाहिये, उसको ले जाते हैं और बूँकि इनको ज्यादा पैसा मिलता है इस बास्ते आप से इसको ये लोग छिपाते हैं। अगर आपने इनकी सर्विस को नैशनलाइज कर दिया और इनको क्लास फोर के रूप में मान लिया तो मुझे पूरा विश्वास है कि आपको इससे फायदा ही होगा, नुकसान नहीं होगा।

अब मैं अपने लेख की दो तीन रेल लाइनों के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। एक ट्रेन के बारे में मैंने कई बार लिखा है। अब टाउन टेबल बस रहा था तब भी लिखा था। लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया गया है। 0.3 अब और 0.4 टाउन को जोकि मैन्सनी सीवीवी

घटन सचिस है, इसको मैं चाहता हूँ कि लखीमपुर या सीतापुर तक बढ़ा दिया जाए। यह मैं इसलिए कहता हूँ कि शाम तीन बजे के कुछ ही मिनटों तक कोई भी ट्रेन अप साइड के नहीं मिलती है। इसी तरह से डाउन साइड के 11 बजे रात के बारह बजे दिन तक कोई ट्रेन नहीं मिलती है। इससे मुसाफिरो को बहुत क्लिबिडा होती है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि आप इस धोर अवश्य ध्यान दें।

इसी तरह से मैं यह भी चाहता हूँ कि बुधवा-सीतापुर, 149 अप धोर 150 डाउन ट्रेन को कोडयालाघाट तक बढ़ा दिया जाए। बारिश के दिनों में, बरसात के दिनों में कोडयालाघाट कट भाप हो जाता है और छः महीने तक कट भाप रहता है और इस बीच जिनके के हैंडकार्टर तक नहीं पहुँचा जा सकता है। रोड से ही लोगों को जाना पड़ता है, रेल को सुविधा उनको नहीं मिलती है। साथ ही मैं यह भी चाहता हूँ कि फर्स्ट धोर मैकिड क्लास के डिब्बे जो कोडयालाघाट से घाते हैं और जिनको हटा दिया गया है उनको फिर से घापको लगा देना चाहिये। इससे इन क्लासिज में यात्रा करने वाले यात्रियों को सुविधा हो जाएगी।

मैं यह भी चाहता हूँ कि कोडयालाघाट धोर कटरनियाघाट को मिला देना चाहिये, जो बहराघच जिले में है। इसका कारण यह है कि बंवास साइड से जो गुड्ड पश्चिम को जाती है वे घाज लखनऊ से गुजरती हैं और बहुत पर ट्रेकिंग जाम हो जाता है, रोलिंग स्टॉक रुक जाता है। अगर यह लाइन बन जाए तो माल कटरनियाघाट हो कर, सीतापुर हो कर भारत के पश्चिमी जिलों में जा सकता है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि इस धोर भी घाप ध्यान देंगे।

मैं बहुत दिनों से पलियाकलां धोर लखनपुर-कटौली की रेलवे लाइन की मांग करता चला आ रहा हूँ। यह लाइन घाप की क्लिबिडे में रज करेगी। मैं चाहता हूँ कि इस लाइन की धोर भी घाप ध्यान दें।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री रामजी राम।

श्री भोलानाथ (पलवर) : उपाध्यक्ष महोदय, कल आपने फरमाया था कि जिन प्रान्तों से कोई नहीं बोले हैं, उनको मौका दिया जाएगा। कुछ प्रान्त हैं जिनसे कई माननीय सदस्य बोल चुके हैं लेकिन.....

उपाध्यक्ष महोदय : मैं कोशिश कर रहा हूँ।

श्री म० प्र० बाबब (सीतामढ़ी) : झाबादी के लिहाज से बिहार का दूसरा नम्बर है। उत्तर प्रदेश का पहला नम्बर है। बिहार के यहां 53 सदस्य हैं। बिहार वालों की तरफ घाप ध्यान नहीं दे रहे हैं। हमको भी मौका दीजिये। अगर समय नहीं है तो मैं सुझाव देता हूँ कि जो समय इसके लिए निर्धारित किया गया है, उसको एक घंटा बढ़ा दिया जाए ताकि हम लोग भी बोल सकें।

श्री हुकम चन्द कल्लुवाच (उज्जैन) : यह बहुत महत्व का विषय है और हम को भी मौका मिलना चाहिये।

श्री रामजी राम (धकबरपुर) : रेल बजट पर बहुत मुझाहिसे में मुझजिब सदस्यों ने मुकतलिक नुवों धोर मुकतलिक पहलुओं पर अपने सुझाव पेश किए हैं। इस बजट को देख कर कांग्रेसी भाइयों का समाजवाद का जो नमा है उसका धरस देखने को मिल जाता है। किस तरह का समाजवाद वह लाना चाहते हैं, उसकी एक झलक देखने को मिल जाती है।

मैं घापका ध्यान धयोध्या जो हिन्दुस्तान का सब से मुतबरक स्टेसन है उसकी तरफ दिलाना चाहता हूँ। उसी के साथ साथ उस जिले के एक कल्ले बिलका नाम टोका है जोकि न सिर्फ हिन्दुस्तान का बलिक दुनिया की मान का बाहिब कतबा है उसकी तरफ धियार

[श्री रामजी राम]

चाहता हूँ। टांडा एक ऐसा कसबा है जहाँ का आम बानी न सिर्फ हिन्दुस्तान में बल्कि बुनिया में मशहूर है। वहाँ पर कपड़े का बहुत बड़ा ब्यापार होता है। उसको रेलवे से एकदम कट कर दिया गया है। एक छोटी सी लाइन बारह मील की जोकि दो मील पहले है स्टेशन से टांडा को छोड़ देती है। वह वहाँ पर घाघ घंटे, एक घंटे और डेढ़ घंटे में पहुँचा सकती है। दो और कसबे गोसाईगंज और जलानपुर उधर ऐसे हैं जोकि कपड़े के लिहाज से तीन चार जिलों में अपनी शान में अकेले हैं। लेकिन उनका टांडा हो कर कोई ताल्लुक नहीं है। मैं मृधञ्जिब रेलवे मिनिस्टर माहब से दरब्यास्त कर्ंगा कि वह इस बात पर गौर करें कि अगर गोसाईगंज से टांडा होते हुए जलानपुर और झाजमगढ़ की तरफ एक लाइन बना दीजिये। अगर आपने इमकां कर दिया तो कन की बहस में हमारे बन्नी के माथी शिव नारायण जी और मुलतानपुर के एक माननीय सदस्य ने जो अपनी राय दी है, उनको संतोष हो जाएगा। इसकां अगर बन्तो और मुलतानपुर से जोड़ दिया जाए तो बहुत ज्यादा आमदनी रेलवे को हो सकती है। इसकी वजह यह है कि गोरखपुर से बन्नी होते हुए टांडा और मुलतानपुर होते हुए इलाहाबाद से उसका सीधा ताल्लुक है। इस लिये यह जरूरी है कि इन स्टेशनों को जोड़ दिया जाये।

उस इलाके से लोगों की तरफ से यह दरब्यास्तें आई हैं कि चूंकि जलानपुर और गोसाईगंज बड़े कारोबारी स्थान हैं, इसलिये सियासतदह एकमस्रेत को गोसाईगंज और मालीपुर पर रोक जाये। मैं मिनिस्टर माहब से यह दरब्यास्त कर्ंगा कि वह इस तरफ ध्यान दें।

इसके अलावा मैं यह भी चाहता हूँ कि मालीपुर में घोबरविज और अकबर-

पुर स्टेशन पर एक घोबरविज बनाया जाये, जो कि एक जंक्शन है, जहाँ हर बसत चीकरहती है और पास करने के लिये घंटों सब जाते हैं।

रेलवे विभाग में 3,262.31 करोड़ रुपये से ज्यादा रुपया लगा हुआ है और उसमें साढ़े तेरह लाख से ज्यादा कर्मचारी काम करते हैं। मुझे यह देखकर बड़ा अफसोस हुआ कि रेलवे विभाग में पहले दर्जे के अफसरों में शिड्युल्ड कास्ट्स (अनुसूचित जातियों) के केवल 84 अफसर और शिड्युल्ड ट्राइब्स (अनुसूचित आदिम जातियों) के केवल 15 अफसर हैं। दूसरे दर्जे के अफसरों में अनुसूचित जातियों के केवल 69 अफसर और अनुसूचित आदिम जातियों के केवल 10 अफसर हैं। हम देखते हैं कि हुबकाम अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के रिजर्वेशन का इयाल न करते हुए बड़ी जिम्मेदारी की पोस्ट्स के चुनाव में अपने ढंग के आदमियों को रख लेते हैं। मेरी मांग है कि मिनिस्टर माहब इस मामले की जांच करें।

मैं आपके सामने 2 जून के नवचारण टाइम्स में प्रकाशित एक समाचार को रखना चाहता हूँ, जो इस तरह है:

“मल्होत्रा के प्राधन की जांच करने की मांग। महात्तपर परिषद के एक प्रमुख काबिस अकबर श्री श्रीमप्रकाश बहुल के उपराज्यपाल को एक पत्र लिखकर मांग की है कि वह मुख्य कार्यकारी पार्षद द्वारा हरिद्वार में कृत। नई की दिने गये उस प्राधन की जांच करायें, जिसके

श्री बहल के अनुसार श्री मलहोत्रा ने यह कहा कि हरिजनों तथा मुसलमानों को ऊंचे पद नहीं दिये जाने चाहिए।

पत्र में कहा गया है कि श्री मलहोत्रा का उक्त भाषण संविधान के मौलिक सिद्धांतों के विपरीत है और क्योंकि उन्होंने संविधान के प्रति वफादारी की शपथ ली थी, अतः उन्होंने उस शपथ का इनकार किया है।

हमें शक है कि कहीं ऐसा तां नहीं है कि किसी माननीय सदस्य के जरिये से एक ऐसी माजिज का भंडाफोड़ हुआ है, जिसके मुताबिक गिड्यूसट कास्टम और गिड्यूसट ट्राइब्यूल को संविधान में दिये गये अधिकारों और रियायतों से वंचित किया जा रहा है और उनको रिजर्वेशन के हिसाब से सरकारी नोकरीया नहीं दी जा रही है।

Shri Shinkre (Panjim): Began his speech in Marathi.

Shri S. Kunda (Balasore): I just want to know in which language the hon. Member is speaking.

Mr. Deputy-Speaker: Marathi. I have permitted him.

Shri Shinkre: * * Mr. Deputy-Speaker, Sir, I come from the territory of Goa which has earned foreign exchange for India worth Rs. 45 crores per year since the liberation of Goa. I would, therefore, like to say that such a region has a moral right to ask as to what has been provided in the present Railway Budget for that territory of Goa which has the potential of earning even double the amount of foreign exchange, that is, worth Rs. 90 crores per year.

The production of manganese and iron ore in Goa considerably exceeds the production in any other State in India. A small territory of 1234 square miles with a population of 6 lakhs has produced iron ore in a larger quantity than that produced by Bihar or any other State so far. Deposits of these minerals in this part of the country are so abundant that they would suffice for the next hundred years. If we have to earn more and more foreign exchange, Indian Railways will have to pay more attention towards this region.

Goa is a prosperous State profusely rich in mineral wealth. Its resources with various kinds of mineral deposits in the womb of the earth are so vast that if properly exploited and utilised, a number of difficulties India is facing at present can be overcome, because those mineral deposits would prove to be a perennial source of foreign exchange for India in the years to come.

At a distance of 40 miles on the seashore from Goa, there is situated one of the best ports in the world, namely, Marmagao, and the railway line connecting it with Goa is a metre-gauge line. Further, the speed of the railway trains running on that line is too slow, like that of a tortoise. In the interest of increased trade and speedier movement of goods it is most essential that this metre-gauge line be converted into broad-gauge. Had this been done, and more wagons provided for moving goods which at present are carried by barges and other forms of river transport in Goa, the entire expenditure incurred on the purchase of barges etc. could have been avoided and the saving would have added to the revenue of the Railways.

Under the Portuguese rule it was possible to import foreign barges and foreign exchange was made available for importing heavy trucks which were used for the purpose of moving mineral products. Now this foreign exchange is not made available to mine-owners in Goa. So the Railways must come forward to shoulder the

*The original speech was delivered in Marathi.

[Shri Shinkre]

responsibility so that mineral products could be moved to this port of Mormago. It is from this port that minerals are exported to Japan, Germany and Belgium.

I have not come here to demand anything for my own State or for my own district or for my tehsil but I do demand in the larger interests of the Indian nation that the metre-gauge in Goa should be converted into broad-gauge and used for the increased transport of goods. I would not be very sorry if the Railway in Goa does not carry a greater number of passengers, but I do want that it should be used to the largest possible extent for the movement of goods and for earning more and more foreign exchange. It should be used in the larger interests of the defence of the country and for the prosperity and development of India.

Shri B. N. Shastri (Lakhimpur): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I rise to speak a few words on the railway budget proposals, but before saying anything, I must express my gratitude to you as a newly elected member of this House for giving me a chance to speak. I am of opinion that it is easier to get elected to this House than to get a chance to speak.

The budget proposals presented by the hon. Railway Minister are praiseworthy. In the given circumstances, no Railway Minister could have presented a better budget than this. I congratulate him on taking a bold and practical view of the entire position of the Indian railways and for presenting a people-oriented budget.

The Indian railways are the biggest national undertaking with a huge investment, employing 13½ lakhs of persons, with an average of 57 lakhs of people who travel by the Indian railways. Thus, it is the highest undertaking which concerns the nation. Therefore, any proposal for changing the passenger fares and freight struc-

ture has to be considered from this point of view. It may affect the entire nation. Therefore, the proposed increase in the passenger fares and goods freights should be considered taking in view the entire economic position of the country.

The railway is the symbol of mobility and mobility is the sign of life. Therefore, I am of opinion that with the movement of the wheels of the engines of the Indian railways, move the wheels of progress and prosperity of the Indian nation, and I hope that the Indian railways, by their endeavour, will lead the entire nation on the path of prosperity.

As the time at my disposal is very limited, I am skipping over many points, and pointing out only the salient features. The overcrowding in the Indian railways beggars description. Overcrowding is a problem not only for the third class passengers. The second class and even the first class passengers are suffering from overcrowding. Therefore, this problem should be tackled in a firm and decisive way. Unless overcrowding is lessened in the Indian railways, no amount of measures for providing amenities to the passengers will benefit them. Therefore, I appeal to the Railway Minister to apply his mind and devise some methods for lessening overcrowding in the trains.

A serious problem connected with the Indian railways is that of ticketless travelling. It is a double-edged weapon which cuts with both the edges. First it creates overcrowding in the compartments; secondly it puts the bonafide passengers into trouble. It also accounts for the decrease in passenger earnings. I do not want to go into the moral aspect of the problem, because it reflects our national character, it reflects the moral crisis of the entire nation. It cannot be viewed compartmentally.

Secondly, there have been railway accidents which occurred in the recent past—I particularly refer to the accidents that took place in the North-East Frontier Railway in Assam and in Mysore-Maharashtra border. From the figures given by the railway authorities, it appears that the number of accidents had decreased. I am of the opinion that the number of minor accidents might have decreased but the number of major accidents remains at the same level or has increased. Hundreds of human lives are lost. Some methods must be devised to stop the recurrence of such major accidents. Of late, there has been an attempt to apportion the blame on from the pointsman to the gatesman and the guards and the drivers. Such attempts to apportion the blame will not solve the problem. There is a saying in Assamese:

সেৱক তদি কৰে অপকাৰ, ছোবে অপযজ স্বামীক
তা ।

It means that if a subordinate or a servant does a wrong, the blame goes to his master. Therefore, the top authority cannot escape the blame. They cannot shirk their responsibility and they should be held responsible for any and every accident.

Regarding amenities to the passengers, something has been done but what is provided does not reach those for whom it is intended. There are lavatories in the platforms or stations but they are used mostly by the outsiders and not by the passengers. The railway provides water facilities but the tank is never washed and the colour of the water is red and nobody could use it. Some arrangements are made for providing drinking water but they are too meagre. Only one tap is provided. The train extends to the whole of the platform. The passengers in the rear compartment or in the compartment next to the engine are unable to use that facility. If only the railway authorities or the railway board have some imagination, instead of one, they could have providing some 3 or 4 taps. Six persons

should be able to obtain that facility at the same time, as the trains stop in stations for a limited time and passengers wanting to take water cannot afford to wait indefinitely at the water tap. This does not require huge amounts or new implements but only some imagination and the desire to serve the people.

Coming to my State of Assam, Sir, Assam was not only neglected in the past; it is being neglected even now. The all-India average for railway kilometres is 21 or something like that per 1,000 square kilometres but it is less than 10 kms in Assam. Is it not the declared policy of the Government to pay more and more attention to backward areas? Why is it that Assam is being neglected even now? The Chinese aggression in 1962 served as an eye-opener to the entire nation and the Government; how vulnerable that region was and how dangerous it was to neglect it. Not only in the interest of Assam but in the interest of the entire nation railways must be expanded in Assam. The construction of the second railway bridge over the Brahmaputra at Joghigopa and the expansion of the broadgauge line from there to Tinsukhia is necessary. The existing metre-gauge line which runs from Gauhati to Tinsukhia was constructed during British regime, in the first decade of the 20th century, in 1907 or some time like that. This main line does not pass through any town in Assam. It had been constructed for the benefit of the British tea planters of Assam. This will itself indicate how this part of the region is being neglected. Therefore, in the interest of the entire nation, Assam should be developed and it should not be allowed to remain an under-developed State. But it is the duty of the Government to pay more attention to the development of the backward regions.

Mr. Deputy-Speaker: Half a minute only.

Shri B. N. Shastri: One more point in respect of employment, the Indian railways have got 13½ lakhs of employees in their rolls, but I want to point out that out of these 13½ lakhs of employees, the number of people from Assam is not even 1,300. I am told, but I am not sure about it, that that number is only about 500! Is it not an injustice to a region? Are the youths of Assam so worthless that they are not worthy of getting themselves appointed at least as gatesmen, typists and clerks, let alone the higher posts?

Only one sentence more, Sir, and I am finishing. Assam is geographically far away from Delhi. But I do hope that Assam will not remain far away from the mind of Delhi.

Mr. Deputy-Speaker: The general discussion on the railway budget, except for the Minister's reply, is over. The Minister will reply on Monday. We are now taking up Private Members' Business.

श्री न० प्र० यादव : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवेज के जनरल डिस्कशन के लिए दो घंटे का समय बढ़ाया जाय।

श्री हुकम चन्द कछवाय : इस पर दो घंटे का समय बढ़ाया जाय और सोमवार को रेलवे मिनिस्टर के बोलने से पहले मेम्बरों को बोलने का अवसर दिया जाय।

श्री न० प्र० यादव : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा एक निवेदन है और वह यह कि जहाँ तक मेरे बिहार राज्य का सम्बन्ध है, उत्तर प्रदेश के बाद बिहार के संसद सदस्यों की संख्या यहाँ पर धीरों से घटिक है। बिहार से यहाँ 53 आदमी आते हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि बिहार के संसद-सदस्यों को आपने कितना समय दिया है? मैं तो देखता हूँ कि जो हाहूला करते हैं उनको तो आप टाइम दे देते हैं और हमारे जैसे लोग जो कि बोलने की प्रतीक्षा में बैठे रहते हैं

धीर आदर भाव से आपकी धीर टकटकी बनाये देखते रहते हैं उनको आप नहीं सुनते ?

Mr. Deputy-Speaker: There are a number of hon. Members who desire to speak, but they will get the opportunity to place their points of view when the demands are taken up. They should have a little patience. Everybody will be accommodated, and then, the demands are equally important, or perhaps more important. Hon. Members will please resume their seat.

श्री न० प्र० यादव : आप इस पर समय बढ़ाइये। आज नहीं बढ़ा सकते तो दूसरे दिन अर्थात् सोमवार को समय बढ़ाइये। दो घंटे का समय हम पर बढ़ाइये। आप के महज यह कहने में कि प्लीज रिज्यूम डी सीट, हम मानने वाले नहीं हैं :

श्री ए० सि० सहगल : (बिलासपुर) इस पर हाउस का संस ले लिया जाय कि समय बढ़ाया जाय अथवा नहीं।

कई माननीय सदस्य : दो घंटे का समय इस पर बढ़ाया जाय।

श्री हुकम चन्द कछवाय : बहुत से माननीय सदस्य ऐसे हैं जिनके कि अंश में देलों की समस्या है और अभी उनको बोलने का चांस नहीं मिल पाया है। कई प्रांतों के बहुत ही कम लोग बोले हैं जैसे कि मध्य प्रदेश में बहुत कम बोले हैं। मेरा निवेदन है कि अब आज लोगों के जो कि बोलना चाहते हैं उनके नाम नोट कर लिये जायँ और मिनिस्टर साहब के जबाब देने से पहले उन लोगों को बला लिया जाय। जैसे कि मध्य प्रदेश से कोई नहीं बोला है और और बिहार से बहुत कम बोले हैं तो उनके वहाँ से लोगों को पांच, पांच मिनट के लिये सोमवार को बुला लिया जाय।

Mr. Deputy-Speaker: Please resume your seat. I will convey the sense of the House to the Speaker.

श्री न० प्र० यादव : ऐसे नहीं होगा समय इस पर आप बढ़ा दें।

Mr. Deputy-Speaker: If the House agrees, I am prepared to take the sense of the House about continuing this debate for 1 hour more and take up non-official business at 4.30.

श्री न० प्र० यादव : मैं स्पीकर साहब से टाइम बढ़वाने के लिये मिलने गया था तो उन्होंने कहा कि आप इसके लिये उपाध्यक्ष महोदय से अनुरोध करें इसलिये मेरा आप से अनुरोध है कि इस पर टाइम बढ़ाया जाय।

Mr. Deputy-Speaker: Otherwise, I will convey the sense of the House to the Speaker that some Members want to participate further in the general discussion. I am sure the Speaker will take a decision about it.

श्री न० प्र० यादव : आप इस समय स्पीकर की कुर्सी पर हैं इस लिये आप को हाउस का सेंस लेना चाहिये। जिनने भी सदस्य यहाँ पर इस समय बैठे हैं सबों की राय है कि इस पर दो घंटे समय प्रयोग बढ़ाया जाय।

श्री हुकम चन्द कछवाय : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि इस पर दो घंटे का समय बढ़ाया जाय।

श्री न० प्र० यादव : मैं इस का समर्थन करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं अभी नहीं बढ़ा सकता। सीमर को जब मिनिस्टर साहब रिप्लाय देने वाले हों उस के पहले आप लोग स्पीकर से समय बढ़ाने का अनुरोध कर सकते हैं कि समय बढ़ाया जाय। मैं अभी नहीं बढ़ा सकता हूँ।

श्री न० प्र० यादव : आप स्पीकर के स्थान पर बैठे हुए हैं इस लिये समय बढ़ाने

के लिये हाउस का सेंस लेते हुए आप को इसका निर्णय करना है। जब तक आप टाइम नहीं बढ़ायेगे तब तक मैं आप से अप्रतिष्ठा करता हूँगा।

श्री हुकम चन्द कछवाय : आप घोषणा कर दीजिये कि समय बढ़ा दिया गया है और हम उसके लिये आज 6 की जगह 8 बजे तक टेनवे बजट पर बहस करने के लिये बैठने को तैयार है।

उपाध्यक्ष महोदय : आज दो घंटे नहीं होसकता।

The Minister of Parliamentary Affairs and Communications (Dr. Ram Subhag Singh): We must stick to the time schedule.

15.37 hrs.

COMMITTEE ON PRIVATE MEMBERS' BILLS AND RESOLUTIONS

SECOND REPORT

Shri S. Kundu (Balasore): Sir, I beg to move:

"That this House agrees with the Second Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions presented to the House on the 31st May, 1967."

Mr. Deputy-Speaker: The question is:

"That this House agrees with the Second Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions presented to the House on the 31st May, 1967."

The motion was adopted.