

MR. DEPUTY-SPEAKER: You are perfectly right. I have said that it refers to the List. He may make it available.

श्री मधु लिये: वह प्रेसीडेंटल प्रोक्लमेशन हम को दे दिया जाय।

श्री गुलाम मुहम्मद बखशी: जनाब डिप्टी स्पीकर, इस में कई और बातें उठेंगी। मैं नहीं चाहता हूँ कि यह बिल पास न हो। आप इसे पांच-मिनट में पास कर दीजिये हम उस की हिमायत में हाथ उठा देंगे लेकिन सवाल यह है कि इस में जो आईना लंकुनाज रहेंगे—

[شری غلام محمد بخشی -

جناب ڈپٹی اسپیکر - اس میں کئی اور باتیں اٹھیں گی - میں نہیں چاہتا ہوں کہ یہ بل پاس نہ ہو - آپ اسے پانچ منٹ میں پاس کر دیجئے ہم اس کی حمایت میں ہاتھ اٹھا دیں گے - لیکن سوال یہ ہے کہ اس میں جو آئینی لیکوناز رہیں گے -]

Those will create difficulties when we pass the Bill. Let us take up all those difficulties which were pointed out yesterday and which will be pointed out today. Hence I submit that it should be taken up tomorrow, not today.

DR. RAM SUBHAG SINGH: No, Sir. As it has been agreed, all the legal niceties will be gone into and he will come prepared in the afternoon.

MR. DEPUTY-SPEAKER: In fact, I was thinking of taking it up immediately after lunch. He will get ample opportunity to satisfy you all. He will have to satisfy the House and satisfy the Chair also. It is a matter which we must decide here and now. Otherwise, we cannot proceed with it further. I agree with you. We will take it up at 6 O' Clock.

श्री गुलाम मुहम्मद बखशी: मुश्किल से हमें एक घंटा मिलेगा और

[شری غلام محمد بخشی—مشکل

سے ہمیں ایک گھنٹہ ملیگا اور]

MR. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Bakshi made his speech yesterday; he had his say yesterday. So far as the Constitutional point is concerned, there will not be another debate; only on amendment they can speak.

SHRI SONAVANE (Pandharpur): Why not at 5 P. M. instead of at 6 P.M.?

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now it has been decided to have it at 6 P.M. (Interruptions) Mr. Nambiar is more interested in the Railway Demands.

SHRI NAMBIAR (Tiruchirapalli): I am also interested in Jammu and Kashmir Bill.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The hon. Minister for Railways.

*DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS) 1968-69 AND DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS) 1967-68

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA): I beg to place the Demands for Grants in respect of the Railways for the year 1968-69, for the consideration of the House. I do not think that I should make a speech at this stage, but I would like to offer my observations at the different stages when the Cut Motions are taken up for discussion separately.

May I also request you to permit me to place the Supplementary Demands for Grants in respect of Railways for 1967-68? If I have the permission, then I will. . . .

MR. DEPUTY-SPEAKER: Yes.

SHRI C. M. POONACHA: I beg to place the Supplementary Demands for Grants in respect of Railways for 1967-68 for the consideration of the House. With your permission, Sir, I would like, in this connection, to make a few observations.

In moving the Supplementary Demands for Grants for the current year, I would like to submit that the extra requirements for Revenue Working Expenses during the current year have been reduced from Rs. 25.42 crores (Gross) as printed in the book of Supplementary Demands to Rs. 21.94 crores. This is only a marginal reduction of about one half of one per cent in the total of the current year's Ordinary Working

*Moved with the recommendation of the President.

[SHRI C.M. POONACHA]

Expenses as printed in the Budget documents and has been effected on the basis of the latest assessment of expenditure to be accounted for in the current financial year received from the Railways at the end of last week and is mainly the effect of economy measures on 'contingent office expenditure', less collection of ballast and reduced quantum of repairs to rolling stock, appointment of fewer operating staff and modification of the provision for fuel with reference to the latest trends. Similarly, the Supplementary Appropriations for 'charged' expenditure under the Revenue Working Expenses Grants totalling to Rs. 9.12 lakhs stand reduced to Rs. 2.63 lakhs. Out of the three Supplementary Appropriations for charged expenditure under Works Grants, namely, 13, 14 and 15, totalling to Rs. 33.26 lakhs, the charged appropriation against one of the Grants, namely, Grant No. 14 for Rs. 17.48 lakhs is entirely withdrawn.

These reductions will have the effect of increasing the net revenue of the Railways for the current year from out of which dividend the 'loan capital' is paid. The withdrawal from the Revenue Reserve Fund originally estimated at Rs. 22.59 crores for dividend equalisation would be correspondingly less by Rs. 3.48 crores. No consequential changes are, however, proposed in the dividend demand at this stage since the amount of dividend payable for the current year was already lower than the Budget Grant available and no Supplementary Grant was proposed for this item.

With these few words, I place the Supplementary Demands for Grants for 1967-68 along with the other Demands for Grants for 1968-69, before this House.

DEMAND No. 1—RAILWAY BOARD

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 1,39,93,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of 'Railway Board'".

DEMAND No. 2—MISCELLANEOUS EXPENDITURE

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 5,15,49,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of 'Miscellaneous Expenditure'".

DEMAND No. 3—PAYMENTS TO WORKED LINES AND OTHERS

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 18,91,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of 'Payments to Worked Lines and Others'".

DEMAND No. 4—WORKING EXPENSES—ADMINISTRATION

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 70,35,22,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of 'Working Expenses—Administration'".

DEMAND No. 5—WORKING EXPENSES—REPAIRS AND MAINTENANCE

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 2,26,80,59,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of 'Working Expenses—Repairs and Maintenance'".

DEMAND No. 6—WORKING EXPENSES—OPERATING STAFF

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 1,42,54,12,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of 'Working Expenses—Operating Staff'".

**DEMAND NO. 7—WORKING EXPENSES
OPERATION (FUEL)**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 1,46,08, 20,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of ‘Working Expenses—Operation (Fuel)’ ”.

**DEMAND NO. 8—WORKING EXPENSES
OPERATION OTHER THAN STAFF AND FUEL**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 41,41,28, 000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of ‘Working Expenses—Operation Other Than Staff and Fuel’ ”.

**DEMAND NO. 9—WORKING EXPENSES—
MISCELLANEOUS EXPENSES**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 32,09,27, 000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of ‘Working Expenses—Miscellaneous Expenses’ ”.

**DEMAND NO. 10—WORKING EXPENSES—
STAFF WELFARE**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 23,89,36, 000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of ‘Working Expenses—Staff Welfare’ ”.

**DEMAND NO. 11—WORKING EXPENSES—
APPROPRIATION TO DEPRECIATION RESERVE
FUND**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 1,00,00, 00,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st

day of March, 1969, in respect of ‘Working Expenses—Appropriation to Depreciation Reserve Fund’ ”.

**DEMAND NO. 11-A—WORKING EXPENSES
—APPROPRIATION TO PENSION FUND**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 10,00,00, 000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of ‘Working Expenses—Appropriation to Pension Fund’ ”.

DEMAND NO. 12—DIVIDEND TO GENERAL REVENUES

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 1,52,00, 25,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of ‘Dividend to General Revenues’ ”.

**DEMAND NO. 13—OPEN LINE WORKS
(REVENUE)**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 9,00, 03,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of ‘Open Line Works (Revenue)’ ”.

**DEMAND NO. 14—CONSTRUCTION OF
NEW LINES**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 28,83, 59,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of ‘Construction of New Lines’ ”.

**DEMAND NO. 15—OPEN LINE WORKS—
CAPITAL, DEPRECIATION RESERVE FUND
AND DEVELOPMENT FUND**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 5,33,15,92,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of ‘Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund’ ”.

**DEMAND NO. 16—PENSIONARY CHARGES—
PENSION FUND**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 5,38,37,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of ‘Pensionary Charges—Pension Fund’ ”.

**DEMAND NO. 17—REPAYMENTS OF
LOANS FROM GENERAL REVENUES AND INTEREST
THEREON—DEVELOPMENT FUND**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 1,23,84,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of ‘Repayments of loans from General Revenues and interest thereon—Development Fund’ ”.

**DEMAND NO. 18—APPROPRIATION TO
DEVELOPMENT FUND**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 1,00,00,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of ‘Appropriation to Development Fund’ ”.

**DEMAND NO. 20—WITHDRAWAL FROM REVENUE RESERVE FUND—PAYMENTS TOWARDS
AMORTISATION OF OVERCAPITALISATION**

“That a sum not exceeding Rs. 1,36,08,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of ‘Withdrawal from

Revenue Reserve Fund—Payments towards Amortisation of overcapitalisation’ ”.

[Demand for Supplementary Grants]

DEMAND NO. 1—RAILWAY BOARD

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a Supplementary sum not exceeding Rs. 6,57,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of ‘Railway Board’ ”.

**DEMAND NO. 2—MISCELLANEOUS
EXPENDITURE**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a Supplementary sum not exceeding Rs. 14,24,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of ‘Miscellaneous Expenditure’ ”.

**DEMAND NO. 4*—WORKING EXPENSES—
ADMINISTRATION**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a Supplementary sum not exceeding Rs. 1,80,63,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of ‘Working Expenses—Administration’ ”.

**DEMAND NO. 5*—WORKING EXPENSES—
REPAIRS AND MAINTENANCE.**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a supplementary sum not exceeding Rs. 5,94,95,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of ‘Working Expenses—Repairs and Maintenance’ ”.

**DEMAND NO. 6*—WORKING EXPENSES—
OPERATING STAFF**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a Supplementary sum not exceeding Rs. 2,25,76,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of ‘Working Expenses—Operating Staff’ ”.

*Amount of the Demand as modified.

**DEMAND No. 7*—WORKING EXPENSES—
OPERATION (FUEL)**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 9,06,13,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Working Expenses—Operation (Fuel)'".

**DEMAND No. 8*—WORKING EXPENSES—
OPERATION OTHER THAN STAFF AND FUEL**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 2,86,70,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel'".

**DEMAND No. 14—CONSTRUCTION OF
NEW LINES**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementay sum not exceeding Rs. 1,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Construction of New Lines'".

**DEMAND No. 16—PENSIONARY CHARGES—
PENSION FUND**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 1,17,40,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Pensionary Charges—Pension Fund'".

**DEMAND No. 20—WITHDRAWAL FROM
REVENUE RESERVE FUND**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 10,14,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Withdrawal from Revenue Reserve Fund'".

Five hours have been allotted for the discussion of the Demands for Grants and the

Supplementary Demands. There is a large number of cut motions to the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1968-69. Hon. Members present in the House who are desirous of moving their cut motions may send slips to the Table by 2.30 P.M. indicating the serial numbers of the cut motions they would like to move.

[Shri Nambiar]

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappalli) : Sir, I had carefully gone through the Railway Budget speech of the hon Minister and I am sorry to say, Sir, that he was so unkind to the travelling public that he had increased the train fares of the Third Class passengers as well as the Sleeper Coach passengers. He was so unkind to the public of this country that he had increased the freights to such an extent that the prices of essential commodities are going up very high due to that. Therefore, the hon. Railway Minister should accept that he is helping the price spiral to go high and he cannot take excuse saying that he is helping the fall in prices. On the other hand, he has contributed very much to that for which he owes an explanation to the country. On the other hand, if he feels that the railway revenue is falling, he should have taken another course to augment it and not by this method. He had a course which I would humbly submit to him that he could adopt for increasing the earnings, that is by improving the efficiency of the Railway system and thereby he could compete with the road transport. He said that due to the measures taken by the Government, the roads have been improved, the number of trucks has increased, there are more trucks on the road now and, naturally, there will be a competition. He says that that competition is a healthy competition and it should be accepted. I submit, Sir, that is a healthy competition to the extent that the road transport has improved in this country, but, to that extent, the freight traffic of the railways has decreased and that shows that it is not a healthy competition. On the other hand, he should improve the efficiency of the railways to such an extent that the public would like to go to the railways than to the road operators. And, moreover, there is so much of freight to be hauled in this country. Though it is a temporary recession, the economy is

*Amount of the Demand as modified.

[SHRI NAMBIAR]

bound to improve. Therefore, he should not have thought in terms of increasing the fares and freights.

He must also understand, Sir, that by increasing the fares and freights, naturally, the earnings will fall because more and more people will go to the road transport. For instance, he has increased the platform ticket rate from 15 paise to 20 paise. Sir, is it not a hardship to the ordinary man who goes to the railway station to receive or to see off a passenger, to pay 20 paise instead of 15 paise? Therefore, what will happen? The total earnings on the platform ticket sale will go down. He does not understand that economy. I am sorry to say, Sir—he may kindly excuse me—that sometimes passengers who have to go to the railway station to see their relations or friends off will try to see that they go to the platform without taking the platform ticket and this will happen and he will accuse the ticket examiner at the gate and say that he is allowing them. Suppose some students, say 15 or 20 or 25 students, go to the station to receive a passenger and go to the platform without taking the platform ticket, the ticket examiner cannot use his force to stop all the 15 or 20 students. If he does, there will be a terrible clash on the platform everyday. Therefore, I submit that he would only be helping certain illegal things happen on the Railways. He should not have increased the platform ticket rate from 15 paise to 20 paise, thereby he has done a great harm to the common man. Sir, I think, at least at this stage he should think in terms of revising that and going back to the old fifteen paise. I submit this with all sincerity because it is all the more necessary for the people that they must receive or send persons on the platform and they must not be teased or taxed to the extent that they feel that it is a most difficult task today. That is my humble submission.

And, Sir, with regard to the railway staff, I have moved cut motions numbering about fifty. And my cut motions are so much in number that I do not want to explain all these cut motions one by one as it will take hours together. But my submission is this. His attitude towards railway labour is such that is very sympathetic, Sir. Personally speaking he is a kind hearted man. I am not paying encomiums to him.

or flattering him. But unfortunately he is presiding over an Administration, a Railway Board which, as I once submitted consists of moghuls. I have no disrespect for the members of the Board. I have got great regard for them, but the system is such, the powers that they control are such that they automatically become bureaucratic. It is because at the fag end of their service they become Board members. They start with the positions of ordinary divisional engineer or divisional officer and become Board Members at the fag end of their service when they are 55, 56 or 57. They want to finish their term and go away and do not want to do anything substantial contribution towards the improvement of the Railway transport. They do not want to take any responsibility for any radical change. They want to curry favour with the man in authority and continue in the situation that exists then and adjust with those who are in power and do not take care for the improvement of the railways. Therefore, Sir, what happens is this. The Railway system is not improving at all. You can very well imagine this, Sir. An officer at the age of 58, when he is about to retire, and with the powers that he has, sitting in the railway Board at Rail Bhavan Office, presiding over a railway system with Rs. 3,000 crores of capital, 30,000 miles railway lines running, 14 lakhs of workers under him, and he feels that he is a mogul, a real mogul in power, who is responsible for all these thousands and thousands of railway lines and gets hot headed and behaves in a bad manner. The Railway Ministers are being changed from year to year or period to period and this is a highly technical industry. It is an industry in which more and more expert studies and knowledge are required. And what happens? These bureaucratic officers bamboozle the Minister with all sorts of impossible conditions and say, if you yield to Railway labour or if you do something like that the railway system will be paralysed, the railway will stop. Then no Minister will feel that he has become a Railway Minister to see that trains are stopped and he will say: "Yes, accepted." These Ministers, therefore, are bamboozled by these bureaucratic officers. On the other hand if the Ministers know what the railway system is, how it works and how it can be controlled and if they know that the country is behind them, they will tell the bureaucrats:

"No, I know what it is. You give your recommendations. I am here to decide. I will decide it. You are to obey". If he does not obey, he must put him out of the place. It is only such Ministers who are required, who must be bold enough, because he must understand the position that he is the biggest employer in this country. 14 lakhs employees are there under him throughout the country. To him there is no language difference; there is no regional difference. The railway lines are running right from Tirunelveli upto Pathankot. It still goes up to Kathua. That is the last station in the North and I visited it only two days back. The writ of the Minister runs large throughout this large system, and he must be bold enough to take necessary steps in this direction.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The hon. Member may continue his speech after Lunch.

13 hrs.

The Lok Sabha adjourned for Lunch till fourteen of the Clock.

The Lok Sabha reassembled of the Lunch at five minutes past Fourteen of the Clock.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS) 1968-69 AND DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 1967-68—contd.

MR. DEPUTY-SPEAKER. Shri Nambiar may now resume his speech. He should conclude in five minutes.

SHRI NAMBIAR : Coming to the staff problems, the Hon. Minister today paid encomiums to the employees. But I would submit that railwaymen are not at all satisfied today. There is so much of discontentment. I am not creating it, but I am only saying that it is there and I can tell you the reason. A very thorough scheme of retrenchment is being implemented on the railways. Large numbers of casual labour are being sent out. I know on my Railways, on the Eastern Railway and on many other railways this is happening. Many railway employees who have put in 5 to 12 years are still treated as temporary and not even confirmed. This state of affairs continues. Retrenchment in the name of introduction of computers and other mechanisation is

given done deliberately to reduce the staff, whereas there is no necessity to do so.

Today you will find that many categories of railway workers are working 12 hours a day. We are a party to the ILO decision. The world has accepted the 48-hour week and 8-hour day. But unfortunately, above 50 per cent of our railwaymen have to work up to 12 hours. There are many categories of them, drivers, firemen, pointsmen, rolling stock staff, levermen, gate-keepers and many others.

SHRI C. M. POONACHA : 54 hours.

SHRI NAMBIAR : No. They are working more than 54 hours. If the hon. Minister agrees to introduce even the 54-hour week, I will be prepared to admit it. But the ILO standard the world over is only 48 hours. We are a party to that convention. Why should we force railwaymen to work 84 hours a week. Railway gate-keepers work 84 hours a week, 12 hours a day, I can prove it. Let him contradict it. Then I will have to ask for clarification on the floor of the House and he will have to correct himself.

Take the pointsmen and levermen who are operating safety appliances. They have to work 12 hours a day. If this workload is reduced to 8 hours uniformly, he will have to employ more men and then the question of retrenchment will never arise. It is a question whether there is money or not, but we won't allow our railwaymen to be worked 12 hours a day and more, because by such overwork, there will be inefficient operation and possibility of dangerous accidents occurring due to that. So if they are sincere to the passengers, if they are sincere to the people, they should not allow the railwaymen to be at default in this manner, making railway operation most unsafe,

I am sorry to say that whenever I have had to book a berth for travel, I find out whether it is in the first van or the last. If it is the first van, I decline the reservation because there I have no safety and I am not safe in the hands of the Railway Minister.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I am rather surprised to hear this from the hon. Members with all his influence and connection with railway employees.

SHRI NAMBIAR : Because he is making them work 12 hours a day. What can the poor worker do ? His powers of endurance are stretched beyond the limit. If he says that he is not prepared to work that long he is suspended on the spot. Suppose a driver says 'I have worked 12 hours or 8 hours and I am exhausted....'

SHRI K. N. TIWARY (Bettiah) : Slowly.

SHRI NAMBIAR : There is no time; the Deputy-Speaker has asked me to cut short.

SHRI V. KRISHNAMOORTHY (Cuddalore) : Let the Railway Minister work in the railway engine.

SHRI NAMBIAR : After exhausting himself over a 12-hour shift, he says 'I am unable to work any further'. The Controller asks the station master to call the driver and he says to him : "Will you work further, or you will be suspended on the spot". He is terrorised, harassed, compelled, he is tortured, and then he works and he takes the train into an accident.

SHRI A. S. SAIGAL (Bilaspur) : Can you give the total figures of such cases ? No, you do not have them.

SHRI NAMBIAR : I can give you, and the Minister cannot contradict me. I am on very solid ground.

SHRI THIRUMALA RAO (Kakinada) : Is it the case with every driver ?

SHRI NAMBIAR : I do not say, but most of the drivers of express trains and passenger trains are made to work like that. I had brought this matter to his notice and he has issued letters. He has said that up to 10 hours they should work and beyond 12 hours they can claim rest, even beyond twelve hours in an emergency they will have to work. All ifs and buts are put so that they have to work for more than 12 hours.

I want hon. members to study, understand, the conditions of the railwaymen. Do not accuse the railwaymen without knowing what it is. I know what it is, and I am on solid ground of evidence and information. I cannot be contradicted on this. I have given the names of the categories of railwaymen who are working 12 hours and more. Let him say tomorrow that hereafter, whatever their category, railwaymen will work only

for 8 hour . I shall take off my hat, and I will hug him with reverence and respect. Let him say so, I am requesting him to say so.

Coming to the question of the introduction of the incentive scheme in the railway workshops, I submit he wants to reduce men at the cost of the quality of the work. Engines are being turned out from the workshop without proper attention because they want to show quantity, figures, and most of these engines which go out of the workshop go and fail on the line. The railway workshop engineers have reported the matter, but officialdom wants to stick to what is known as the incentive scheme even at the cost of the quality of the work.

With regard to the treatment meted out to the railway employees, the hon. Minister stated that he was having consultation with recognised unions. I am happy, let him have consultations, but what is the formula on which he recognises unions. Is it on any principle or policy, is there any formula ? There is no formula. He may recognise a union for his own whims and fancies or of the Railway Board members. There is no policy. In the other House there were certain conditions given for the recognition of unions and those conditions were accepted by the unions, and asked for recognition. He rejected it because there were two unions already recognised, and a third one could not be recognised. On what basis did you recognise them ? On your own whims and fancies ? His predecessors for political reasons did it, but he is trying to hold the baby, because he has no other go. The baby has been passed on to him by his predecessors, but he must say this is not my baby; he does not have the courage. If it is not really his baby, he must say so. If the Railway Minister does not have the courage, can you expect the 14 lakhs of railwaymen to have courage ? He must have the courage, so that the railwaymen have also the courage to take the engines. Show that bravery. I submit that with regard to the recognition of trade unions, you must pronounce a policy, and follow that policy, so that every railwayman may agree and abide by it. If it is a question of ballot, take the ballot. Whichever union gets the maximum support must be recognised. That is my submission.

One more point and I have done. That is with regard to the question of personnel. The discontentment comes out of the fact that the railwaymen's personnel matters are not looked into. The present system of the Divisional Personnel Officer is not working well. Before the DPO system came in, each divisional officer had to look after the staff problems; he had a certain number of men under his care. Today, the executive officer has only to extract the work and he is not responsible to look after the men under him. The work is extracted whereas the DPO who has nothing to do with the work is asked to look after the papers. Therefore, a reorganisation of this set up requires a review. One must take things back to the system which prevailed prior to the introduction of the DPO set up. I have no quarrel with the DPO but unfortunately, under one DPO in a division there are about 15,000 employees working. Can you expect one officer to look after 15,000 employees spread over 800 to 900 miles of railways? It is an impossible condition. Each employee submits several petitions and not a single one can be looked after by the DPO. I would only request the Minister to reconsider this question. There is a cut motion on this also.

MR. DEPUTY-SPEAKER : He must conclude now.

SHRI S. KANDAPPAN (Mettur) : Sir, he is an authority on railways; he must be given some more time.

SHRI NAMBIAR : I shall finish in a couple of minutes, Sir. I now refer to the quarters for railwaymen. During the British days, the railway quarters were constructed for the railway employees. Then, the rent was a nominal one just enough to maintain. For some quarters, the rent was just eight annas per month; for some it was Re. 1 per month. Now, for those quarters which had a rent of eight annas per month, today, the rent is Rs. 8. Those which were charged Rs. 2 per month in the British days, today are charged Rs. 12 per month. Those quarters which fetched a rent of Rs. 3 per month during the British days are now charged Rs. 15.

SHRI C. M. POONACHA : What was the pay then ?

SHRI NAMBIAR : He asks me what was the pay then. The rent of the quarter was not decided on the pay of the employees. The rent was a nominal one. When the British built them, some of these quarters were cave-looking. Only cave-men could live in them. They had built them like that. But today, you want the employees to pay 10 per cent of their salary for these cave-looking houses.

In the British days, the railway station-master, the pointsmen and others were given rent-free quarters. Is it not? So, why do you now extract rent from the station-masters and pointsmen who are working on wayside stations far away from town where there is no school for their children, where there is no opportunity for them to get any thing, not even medical aid? Those men have to pay 10 per cent of their salary now, under the regime, not of white men but of white caps. The white man said the station-masters should have rent-free quarters.

AN HON. MEMBER : The Minister is not wearing a white cap.

SHRI NAMBIAR : He can put on a uniform, a white cap, so that he might resemble a Congressman. My submission is, why did the Minister charge these enhanced rents? Give the railwaymen the right which at least the Britishers gave them : the rent-free quarters. Let the rent-free quarters be there.

These are my submissions, Sir. I have many more things to say but I have no time. I request the Railway Minister to apply his mind to these problems and see that the railwaymen are kept contented so that we can have a good railway system. I am not grievance-mongering, but I am placing before him the real facts and the sentiments of the railwaymen. If he can understand those sentiments, it is good. I do not say that he does not have a good heart for the railwaymen. Let him see the feelings of the railwaymen and do what is needed. That is all my humble request.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Before I call upon the next hon. Member, let me say this : those who have not had an opportunity to participate in the discussion on the railway budget will be given an opportunity now; that is the first thing. Then, those who

[Mr. Deputy-Speaker] :

do not normally get an opportunity, but who on this occasion want to ventilate local grievances or complaints will be given an opportunity on this occasion. But every Member should confine himself to 10 minutes only.

SHRI A. S. SAIGAL : You must see that those who have not spoken at all on the railway budget are given an opportunity now.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I will keep that in mind, but the time-limit will be there.

SHRIMATI TARA SAPRE (Bombay North-East) : Sir, I am going to confine myself to the railway problems in Bombay Metropolitan City. At the outset I must heartily congratulate Hon. Railway Minister for proposing tube rails in Bombay. Approximately Railways gets 27 crores of rupees yearly from suburban trains in Bombay. Day by day it is becoming difficult for a Bombayite to reach his work safely in time and also on return reach his home safely because of ever increasing crowding in local trains. There is tremendous and ever-increasing demand for more local and shuttle trains on different routes and also more bogies attached to the local trains. The incident at Malad is self-explanatory. At the present structure of local system it is impossible to meet the demands. The traffic on the road has reached the saturation point.

The population of a city and its traffic system are closely inter-connected. In all metropolitan cities of the world, traffic congestion on the road presents an acute problem on account of increasing population and everflowing flow of people from all parts of the country to the city for their livelihood. The rapid growth of population and also an alarming rate of which number of vehicles has increased over the last few years have added enormous traffic on roads resulting in slow progress, traffic jams, and accidents. Bombay is a premier city politically, commercially, industrially, educationally and in short it is one of the leading cities in the world. Due to the peculiar topography of the city the residential development is taking place in northern mainland and while the business centre is in the Fort Area.

The island of Bombay is oblong with a length of twelve miles and width of 2 miles. The residential areas are located in the main land and in the north of the island while the central Business district is situated at the Southern tip of the island.

The analysis of city's present transport is accordingly 66% transport by suburban trains and 23% by buses. Thus 89% of the transport is mass transport and just eleven is auto transport.

The Railways are very powerful means of mass transportation as they carry large number of passengers at one time.

The Western Railway at present runs a maximum of 20 trains in an hour; in one direction : at peak load. The central railways runs only 16 trains in an hour. The main bottleneck on both the railways apparently is that both Churchgate and V. T. terminus requiring reversal of trains. The large number of points and crossings in the yards reduce the speed of the train. Then there is time-lag in crossing of the trains. Bombay Corporation had thought of this scheme in 1963 and had sent a team of experts—Mr. Joshi, Mr. Patankar and Mr. Nerurkar who had gone abroad to study the tube-rails in Milan and Berlin and they proposed that the Churchgate terminal on Western Railway should be joined by underground link to V.T. of Central Railway. With the completion of this loop it would be possible to run trains at 1, $\frac{1}{2}$ minutes interval in each direction at peak load as against 3 minutes interval on Western Railway and 4 minutes interval at Central Railway. This combined capacity will be sufficient to carry 66% of the anticipated total transport load in 1980. In the same manner another loop is to be provided between Ghatkopur and Andheri and third between Byculla and Flora fountain. This is complex and costly project. The thesis submitted by the above experts should be taken in to consideration by the Railway Ministry. Lastly I would like to say that more time and money should not be wasted by Government for sending a team of experts abroad and asking them to form a committee and make a report. The ground is already prepared with little additions due to the time log we can think of the scheme seriously.

I request the hon. Minister to consider the proposal in right earnest. If again time is wasted the cost of the project will go on increasing.

Lastly, I want to say that transport facilities should be given for cow-dung manure to be transported from Bombay to the villages, for some limited distance at least, at subsidised rates.

One suggestion I want to make is that as we have got separate compartments in the suburban trains for ladies there should be some separate compartments for the students also. During the peak hours all compartments are over-crowded and small children, even children above twelve years, find it very difficult to get in or get out of the ordinary compartments. There should, therefore, be some arrangement for the students also.

In the end, I would request that the Ministers should travel with me during peak hours by these suburban trains on the Central Railway and also on the Western Railway. Then only they will understand the difficulties experienced by the people of Bombay for going to and coming back from their offices.

SHRI K. N. TIWARY : By that time all officials will be alert.

SHRIMATI TARA SAPRE : They should travel in disguise.

I would also appeal to the public that they should not burn railway carriages because that is our money and not the money of the Railway Minister or others.

SHRI D. R. PARMAR (Patan) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, as the Railway Administration has failed to carry out some urgent works of public utility and importance in the State of Gujarat, I have placed my cut motions for the consideration of the House. The first demand is for laying some link railway lines. Since very long the people of Gujarat have been frequently representing and requesting the Railway Administration for the construction of these railway link lines. It is regretted that no proper attention has been paid to our demands. My request, therefore, to the Railway Minister is that he should look into the matter personally and try to include in the budget necessary provisions to execute the following link lines as early as possible : (i)

Bhavnagar-Tarapur line, (ii) Jasdan-Rajkot line, (iii) Nadiad-Dholka line, (iv) a line either from Patan or Wagdod to Bhiladi and (v) extending Jhund-Kundla line which is in progress at present up to Khavada.

For the Bhavnagar-Tarapur line the survey work was done and the project report was also prepared. Some lakhs of rupees have been also spent, but up till now there is no result. The project report has been put on the shelf. It is not understood why no action has been taken on that project. Nowadays Bhavnagar is developing. The port of Bhavnagar is also being developed. The Central Government has proposed some industrial projects also at Bhavnagar. Considering the present progress and future development of Bhavnagar this Bhavnagar-Tarapur railway line should be considered and executed as early as possible.

Another link line that we have demanded is the Jasdan-Rajkot line. There is only a distance of 25 kilometres between Jasdan and Rajkot. If that distance be linked by railway, there will be a direct route between Ahmedabad and Rajkot and that will be the shortest route also.

The third link like is the Nadiad-Dholka line where also the distance is only about 20 kilometres. If this link railway line be taken up there will be a direct route to Saurashtra from Bombay via Nadiad and Dholaka.

Another line is from Patan or Wagdod to Bhiladi. I have raised this question in the last session and the Railway Minister replied that instead of Patan they have started the survey work from Wagdod. I want Wagdod to be connected with Bhiladi which is only a distance of 20 kilometres. If this line be joined, there will be a parallel route from Ahmedabad to Delhi direct through the western part of Rajasthan. Moreover, it is essential from the military point of view also, as this line connects the existing railway line passing through the western part of Rajasthan. Then I want the extension of the Kundla line, which is in progress at present, up to Khanada in Kutch as that is also very important from the military point of view.

Then I come to the question of non-availability of wagons. The Railway Minister has presented a deficit budget for the railways and one of the main reasons he has

[SHRI D. R. PARMAR]

given in that they are not getting full load and, consequently, full revenue from the goods traffic. He has also stated that the demand for railway wagons is less than the supply of wagons. Then how is it that railway wagons are not easily available and there is difficulty in getting railway wagons ?

During the seasonal crops we experience great difficulty in the matter of wagons. A few days back a critical position arose in the northern part of Gujarat and about 300 wagon loads of agricultural produce was lying at Unjha station awaiting transport. So, my hon. friend, Shri Ramachandra Amin and myself met the Railway Minister and explained our difficulties. Fortunately, the Railway Minister looked into the matter very early and passed orders to release the wagons for which I am very thankful to the Railway Minister. He has eased the difficulty created by the stock remaining unloaded in railway wagons for the present.

Then, at the time of sowing potatoes we get potato seeds from Simla *via* Delhi. At that time we are not able to get wagons and so many complaints have been lodged with the railways. In spite of those complaints, we are still experiencing great hardship in the matter of allotment of wagons *via* Delhi to Gujarat.

The same difficulties we are experiencing at Patadi. During the salt production season we are not getting wagons for transport of salt. In this case also, though many complaints have been made with the railways, nothing has been done. So, I request that sufficient wagons may be allotted to Gujarat in times of need, specially during the agricultural seasons.

Now, coming to flag stations, on public demand we had requested the railways to open two flag stations, one at Shahibag crossing between Sabarmati and Ahmedabad and the other named Kaiyal between Dangarva and Ambliyasani stations.

Due to signal trouble or some operational reasons, trains coming from Kalol and Meh-sana side stop at Shahibag crossing very often. On such occasions some hundreds of passengers get down the train to reach their places very early. As the northern part of Ahmedabad suburbs is thickly populated with natives of North Gujarat, to give facility to the public, one flag station at Shahibag crossing is quite essential.

But the Railway Minister replied to my question on this subject on the floor of Lok Sabha on 21st July, 1967, that the proposal could not be accepted for want of adequate justification. In this matter I had requested the Minister to supply me the details required for justification but nothing is heard from him for the last five months.

AN HON. MEMBER : As usual.

SHRI D. R. PARMAR : There is also the same difficulty with Kaiyal flag station. The distance between Kaiyal and Dangarva is nine kilometres. The railway administration has opened intermediate flag stations within the distance of six kilometers between existing stations. So we do not understand why our demand is not accepted when the distance is about 9 kilometres.

My next point is about a foot overbridge at Kalol. At Kalol there is a demand for a foot overbridge since very long as a population of more than 8,000 is residing on the other side of the railway line. The railway line is between populated parts of the town. The schools, college and the market are in the original town. Hence the people and children have to cross the railway lines which is very dangerous and there is always likelihood of accidents.

To avoid this difficulty the Kalol Municipality as well as the public requested the railway administration to construct a foot overbridge. The municipality had also deposited Rs. 1,410 on 22nd October, 1958, for the preparation of plans and estimates. Over and above this amount, it has also again deposited an additional amount of Rs. 1,190 as asked for. Moreover, the municipality has agreed to contribute the amount of its share. Yet, nothing is heard and nothing has been done in this matter so far.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The hon. Member should conclude now.

SHRI D. R. PARMAR : Only one minute more.

Another point is about the narrow gauge railway lines. A statement made by the Chief Minister of Gujarat appeared in the newspaper that he was given an assurance by the Railway Minister that without his consent the narrow gauge railway lines in Gujarat will not be closed. In this connection, to get further assurance from the Railway Minister, we had raised a question

on 12th March, 1968, in reply to which the Railway Minister had refused saying that no such assurance was given to the Chief Minister of Gujarat. Now, the question is : on whom should we rely ? whether the Chief Minister of Gujarat is correct or the railway Minister ?

Then, the signal cabin at Kalol at the northern end of the station yard is constructed at a faulty location. It comes within the vision of the incoming trains from Ahmedabad. Passengers standing on the platform cannot see the incoming trains entering the yard from a distance of 1½ furlongs. The matter requires immediate inquiry as to how such faulty location was approved.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The hon. Member should finish now.

SHRI D. R. PARMAR : Another half a minute.

My other point is about the acceleration of the train speed between Kalol and Ahmedabad. Kalol is an industrial town just near Ahmedabad. There is much rush of passengers between Ahmedabad and Kalol. So many persons staying at Ahmedabad come to Kalol for their business and so many persons staying at Kalol go to Ahmedabad for their business. But trains take much time. If the time be lessened, then it will be more beneficial to the passengers.

With these words, I request the hon. Minister to consider my points as far as possible.

MR. DEPUTY SPEAKER : Shri R. D. Reddy.

श्री अ० सि० सहगल : हम आप से रिक्वेस्ट करेंगे कि आप देख लीजिये और जो लोग बोल चुके हैं उनको रेलवे बजट पर मत बोलने दीजिये :

MR. DEPUTY SPEAKER : I have already said that those who had no opportunity to speak will be accommodated. The hon. Members should confine their remarks to 10 minutes each. Then, we will get enough time and more hon. Members will be accommodated.

श्री अ० सि० सहगल : हम लोगों को बिल्कुल टाइम नहीं दिया गया है ।

श्री ओंकार लाल बोहरा (चित्तौड़गढ़) : जनरल बजट से लेकर अब तक आपने जिनको टाइम नहीं दिया है उनको प्रिफरेंस दीजिये ।

SHRI R. D. REDDY (Kavali) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, the Railway Minister has explained in the Budget about the working of the railway during the last year and the reasons for the fall in revenue and also the need and necessity of raising additional revenues during the next year. Having said that, it was his duty to find out revenues and he has tried to distribute money on various sections without, in any way, affecting one section of the people by raising fares and freights suitably. I have nothing to say about those things and I am sure, in the next year, the Minister will take further steps to see that the administrative charges are reduced, that all other sources of revenue are enhanced and that he will not be in a position, in the coming years, to further enhance these rates.

In my district, there are several areas which are about 40 to 50 miles away from any railway station. Similarly, in the adjoining district of Cuddapah also, there are several villages which are situated at a distance of about 40 to 50 miles away from the nearest railway station. These people are from very backward areas and they require this facility. It is upto the hon. Railway Minister to examine all these cases and areas and to find if any additional railways can be placed there.

In my State, under the Nagarjunsagar, K. C. Canal and Tungabhadra Canal, large areas of land have been brought under cultivation and we are producing lakhs of tonnes of foodgrains. In all these areas, there are no railway communications at all to move the stocks of foodgrains to proper stations in or derto export them to neighbouring districts. It is absolutely necessary that there should be a railway line which can take the foodgrains at shorter intervals and at less cost to the adjoining States of Mysore and Kerala. In this connection, the State Government has also recommended that there should be a railway line from Nagarjunsagar connecting Kazipet and Hyderabad as also Ongole and some places in Cuddapah district. These matters will have to be carefully examined and, in the coming years, the foundation should be laid for laying the railway lines.

14-44 hrs.

[SHRI S. M. JOSHI in the Chair]

Then, in my district, there is also a place known as Kalkivai Bitragunta which is in

[SHRI R. D. REDDY]

Kandukur taluk and it is a big village with a population of nearly 5000 people. For over ten years, they have been asking that a railway station be located there. This matter is also under the consideration of the Railway administration and I request that the matter may be examined and, if possible, a station may be located there.

Similarly, in the adjoining district of Cuddapah, there are two villages, Valivedu and Borakarayalkota with a population of about 5000 each. These villages also have been asking for a railway station so that the villagers may conveniently travel to distant places with the facility provided. This matter is also being examined. These two stations are to be located in between Pokola and Dharmavaram line. In the same district, there are villages, namely, Pakala, Kodur, Rajampet and Nandalur, which are situated on either side of the railway line. It is absolutely necessary for the villagers as well as the student community of these villages to cross the railway line very often in order to go their places of work and it is found very inconvenient for them to cross the lines because frequently trains are coming. Therefore, it has been suggested even by the Consultative Committee that foot overbridges should be constructed. This is a matter which should be taken up by the Railway authorities: at the earliest opportunity, the matter has to be examined and the overbridges should be provided.

These are the important matters to which I wanted to draw the attention of this hon. House.

श्री: ओ० प्र० त्यागी (मुरादाबाद) :
अपने कटमोशन पर बोलते हुए इस सदन में मैं यह बात कहना चाहता हूँ कि रेलवे विभाग की आमदनी का सबसे बड़ा जरिया थर्ड क्लास पैसेन्जर्स है। इसमें दिखलाया गया है कि 60 लाख यात्री प्रति दिन हमारी रेलों से सफर करते हैं। इसमें 75 और 80 फीसदी तक थर्ड क्लास पैसेन्जर्स ही होते हैं। इसके साथ-साथ रेलवे विभाग को प्रति दिन जो 2 करोड़ 10 लाख रुपए की आमदनी होती है उसका क्रेडिट भी इन्हीं थर्ड क्लास पैसेन्जर्स को ही मुख्य रूप से जाता है। लेकिन दुर्भाग्यवश

इस देश में हालत यह है कि जो कपड़ा बनाता है वह गंगा रहता है, जो अनाज पैदा करता है वह भूखा रहता है और जो मकान बनाता है वह बेघरबार रहता है। वही स्थिति इस विभाग में भी है कि जो वर्ग रेलवे की आमदनी का सबसे बड़ा स्रोत है वही सबसे ज्यादा कष्ट में है।

दूसरी बात जिसकी ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ वह यह है कि अधिकांश मेल गाड़ियों में केवल एक दो डिब्बे ही थर्ड क्लास के होते हैं और बाकी सब रिजर्व डिब्बे होते हैं। उन रिजर्व डिब्बों की अवस्था यह है कि अधिकांश, रेलवे विभाग में जो पाम-होल्डर्स हैं वे अथवा एम० पीज० उन्हें रिजर्व करा लेते हैं और ठीक समय पर रिजर्वेशन कैंसिल करा देते हैं, परिणामस्वरूप वे सारी बर्थें खाली जाती हैं। यदि आप जांच करें तो आपको पता चल जायेगा, दो तीन दिन पहले आरक्षण के लिये आपको कोई बर्थें खाली नहीं मिलेगी लेकिन जत्र ट्रेन चल पड़ेगी तो आपको बहुत सारी बर्थें खाली मिलेंगी। तो जिनमें आपको आमदनी हो सकती है उनके लिए ट्रेन्स में कम्पार्टमेन्ट्स नहीं होते और जिनसे आमदनी नहीं होती उनके लिए ट्रेन्स में यहां में वहां तक कम्पार्टमेन्ट्स लगे रहते हैं। अधिक दृष्टिकोण से हमें इससे बहुत हानि होती है। इसके सम्बन्ध में मेरा सुझाव है कि आप नियम बनाएं कि कोई पास होल्डर रिजर्वेशन कैंसिल कराए तो अन्यों की भांति कैंसेलेशन फीस दे या वह पास के स्थान पर टिकट खरीदे और उसका बाद में पेमेन्ट ले।

संसदीय समिति ने अपनी रिपोर्ट में कहा है कि 2507 स्टेशन्स पर, जो दैनिक सुविधाएं मिली हुई हैं, वह भी नहीं हैं। मैं थर्ड क्लास पैसेन्जर्स के लिए खासतौर से कहना चाहता हूँ कि जैसे मेल व तूफान मेल, गाड़ियां हैं उसी प्रकार से जनता मेल आप थर्ड क्लास पैसेन्जर्स के लिए चलाइए। आप ऐयर कन्डीशन्ड, फर्स्ट क्लास और सैकन्ड क्लास वालों के लिए जो फेसिलिटीज देते हैं उसपर मुझे कोई एतराज नहीं है लेकिन साथ ही साथ थर्ड क्लास जिससे कि आपको

मुख्य रूप से आमदनी होती है, उनके लिए भी वैसी ही सुविधाएं होनी चाहिए। खास तौर से वाराणसी हरद्वार के बीच मेल चलती है, और गाड़ियाँ भी चलती हैं, एक जनता गाड़ी भी चलती है लेकिन वह दफ्ते में एक दोबारा ही चलती है। मैं समझता हूँ कि वाराणसी हरद्वार के बीच तीर्थ यात्रियों के लिए एक दैनिक जनता एक्सप्रेस गाड़ी चलनी चाहिए।

मैं तीसरी बात खासतौर पर यह कहना चाहता हूँ कि हमारे रेल विभाग की आमदनी का दूसरा सबसे बड़ा जरिया माल-गाड़ियाँ हैं।

मैं मन्त्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि सबसे से बड़ी नाकामयाबी का चिह्न यह है कि इस देश में अब कोई भी मालगाड़ी के द्वारा अपना माल भोजना पसन्द नहीं करता और प्राइवेट ट्रान्सपोर्ट कम्पनियाँ बन गयी हैं जिनके कि जरिए लोग अपना माल भेजते हैं। लोग आपकी रेलगाड़ी से माल भेजने में कतराते हैं। रेलगाड़ी से माल भेजने में सबसे पहली दिक्कत यह आती है कि कि पार्सल क्लर्क को पैसा दीजिए तब माल बुक होगा और बैगन मिलेगा अन्यथा बुक ही नहीं हो पाएगा। इंस्टिट्यूशन पर जब माल पहुंचेगा तो उसे वहां छोड़वाने के लिए भी पार्सल बाबू की मुठी गरम करनी पड़ेगी। इसके अलावा बीच में ट्रांजिट में अक्सर माल चोरी चला जाया करता है, और जितना माल बुक होता है उतना बहुधा नहीं पहुंचता है। माल पहुंच भी जाय तो उसे छोड़ने के लिए दिक्कत का सामना करना पड़ता है। अगर टाइम से आप को अपने माल की डेलीवरी लेनी है तो गुड्स क्लर्क को पैसा दीजिए माल छोड़वा देगा वरना लाइन में घंटों खड़े रहिए कोई सुनवाई नहीं होगी। आज स्थिति यह है कि मालगाड़ियों में सामान भेजने के वास्ते कोई प्रोत्साहन नहीं है। इसके विपरीत आज जो प्राइवेट ट्रान्सपोर्ट कम्पनीज काम कर रही हैं उनके जरिए जनता को अपना माल भेजने में सुविधा रहती है और जहां भी आप को माल भोजना है वहां वह सुरक्षित उसे पहुंचा देती है। जरूरत आज इस बात

की है कि रेलवे मन्त्री महोदय मालगाड़ियों द्वारा माल भेजने के लिए जनता को प्रोत्साहित करें और आज जो जनता को दिक्कत होती है उसे दूर करें।

आप ने राष्ट्रीय आय के आंकड़े प्रस्तुत करते हुए बतलाया है कि सन् 1964-65 में रेलगाड़ियों से माल बुक होने से 15000 करोड़ रुपए की आमदनी हुई है। सन् 65-66 में 14660 करोड़ रुपए आपने दिखलाया है। 66-67 में आपने 14950 करोड़ रुपए की आमदनी दिखलाई है। इस प्रकार से हम देखते हैं कि राष्ट्रीय आय में घाटा हुआ है। रेलवे मन्त्रालय ने इस घाटे के कारण बतलाते हुए कहा है कि चूँकि रुपए का अवमूल्यन हो गया है और बाहर से सामान ज्यादा नहीं आया, अनाज भी कम आया इसलिये यह घाटा हुआ है। लेकिन मेरा कहना है कि यह जो उन्होंने कारण बतलाये हैं और दलील दी है वह गलत है। मैं आप से यह कहना चाहता हूँ कि अगर यह लोहा, कोयला और अनाज जो सरकारी सामान की दुलाई मालगाड़ियों से होती है अगर उस को निकाल लिया जाय तो आप का दीवाला निकल जायेगा। आज रेल से कोई अपना प्राइवेट माल भेजने को तैयार नहीं है। उस कुत्ते वाली स्थिति रेलवेज की हो रही है कि कुत्ता हड्डी चबाता है तो हड्डी में से तो कुछ निकलता नहीं है। उसका अपना खून ही निकलता है और वह बेचारा समझता है कि हड्डी में से खून उसे मिल रहा है। रेलवे मन्त्री महोदय ने वह जो आंकड़े दिए हैं वह गवर्नमेंट के ही इधर से उधर कर दिए गए हैं दरअसल पैसा कोई रेलवेज को मिलता ही नहीं है क्योंकि गवर्नमेंट माल ही ढोया जाता है। देखने की जरूरत तो यह है कि प्राइवेट माल से आप को क्या आमदनी हुई है? उस में कोई आप की विशेष आमदनी नहीं हुई है। सामान्य माल के यातायात के बारे में आप ने स्वयं इस बात को स्वीकार किया है कि सन् 67-68 में उस में गिरावट आई है। इस सम्बन्ध में

[श्री ओ० प्र० त्यागी]

अगर आप अपने आंकड़े देखेंगे तो पायेंगे कि जहां सन् 1960-61 में 48264 शुद्ध मैट्रिक टन माल डोया गया, वहां सन् 62-63 में 51563 मैट्रिक टन, 63-64 में 57502 मैट्रिक टन, 64-65 में 57,502 मैट्रिक टन 65-66 में 63072 और 66-67 में 64305 शुद्ध मैट्रिक टन माल डोया गया। इस से साफ जाहिर है कि पहले 3000 टन का फर्क पड़ा, फिर 6000 टन का फर्क पड़ा और अब एक हजार शुद्ध मैट्रिक टन की ही वृद्धि हुई है।

मैं एक बात की ओर और रेलवे मन्त्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि जो वैक्सगुड्स वॉगन फोर व्हीलर्स बने हैं यह करीब 60 टन के हैं। अब इन को माल भर कर तौलने की कोई तुला ही नहीं है। यह बना तो दिए गए लेकिन इन को तौलने के लिए स्टेशनों पर कोई तराजू नहीं थे। वर्षों से तक स्केल से नाप कर सामान भरते रहे। परिणाम क्या हुआ? गोलमाल हुआ और भ्रष्टाचार चला। जिन्होंने माल को लादा उन्होंने पैसे लिए और जिन्होंने माल लदवाया उन्होंने पैसे देकर गोलमाल किया। परिणाम यह हुआ कि कस्टमर्स ने फिर सामान कम लेना शुरू कर दिया क्योंकि उन्हें माल की ठीक तोल पर विश्वास नहीं रहा। मेरा कहना है कि रेलवेज को इन नए वॉगंस को बनाने से पूर्व इन्हें तौलने के लिए आवश्यक तुला का प्रबन्ध करना चाहिए था और स्टेशनों पर इस की व्यवस्था होनी चाहिए थी जोकि अभी तक पूर्ण नहीं है।

मैं खास तौर से एक चीज कहना चाहता हूँ और वह यह कि एक छोटी सी आमदनी का जरिया आप के पास है। मध्य प्रदेश और और बम्बई आदि स्थानों से आप के पास फल आते हैं। आप के पास वहां दिल्ली के फल वालों के रिप्रेजेंटेशन गए हैं कि वहां से दिल्ली के उन फल वालों के लिए फल डिब्बों में बुक होता है और उन गाड़ियों को यहां जिस टाइम पर पहुंचना चाहिए वह यहां नहीं पहुंचती

हैं और तरह उन बेकारों के फल बेकार चले जाते हैं। इस प्रकार से राष्ट्रीय हानि हो रही है और रेलगाड़ियों से माल आदि भेजने को प्रोसाहन नहीं मिल रहा है और मैं चाहूंगा कि कि आप का ध्यान इस ओर जाय और वह गाड़ियों ठीक टाइम पर आनी चाहिए।

रेलवे ऐक्सीडेंट्स के बारे में आने आंकड़े पेश करते हुए बड़ी चतुराई से काम लिया है। आपने बतलाया है कि सन् 64-65 में रेलवेज में 6465 ऐक्सीडेंट्स हुए, 65-66 में 6017 और 66-67 में 5889 ऐक्सीडेंट्स हुए। इनको देखने से मालूम पड़ता है कि ऐक्सीडेंट्स कम हुए हैं और रेलवेज में एफिशिएंसी बढ़ी है। लेकिन यह भी तो देखना चाहिए कि इनके द्वारा लॉस ऑफ प्रापरटी इस दौरान में कितनी हुई है? आप के ही आंकड़ों के अनुसार सन् 64-65 में 40 लाख 17 हजार 55 रुपए की प्रापरटी का नुकसान हुआ, 65-66 में 60 लाख 96 हजार 506 रुपए का नुकसान हुआ। 66-67 में 77 लाख 15 हजार 725 रुपए की हानि हुई। इस तरह हम देखते हैं कि इस बार हानि अधिक हुई है। जन हानि का जहां तक सम्बन्ध है उसमें भी सन् 64-65 में 130 आदमी मरे, 65-66 में 41 मरे और 66-67 में 209 मरे। इस तरह हम देखते हैं कि आप की प्रापरटी को भी ज्यादा नुकसान हुआ और आदमियों की जानें भी अधिक गईं। प्रतीत ऐसा होता है कि आप फैमिली प्लानिंग में इस प्रकार जन संख्या कम करके सहायता कर रहे हैं। आपने मोटरों आदि से होने वाली दुर्घटनाएं दिखला कर रेलवे के ऐक्सीडेंट्स को कम करने की कोशिश की है, तुलनात्मक दृष्टि अपना कर आप ने यह कोशिश की है कि रेलवेज में दुर्घटनाएं अपेक्षाकृत कम हुई हैं। लेकिन मैं उनको कहना चाहता हूँ कि रेल उन पटरियों पर चलती है जहां एकान्त स्थान है जबकि यह मोटरें वगैरह भीड़ भाड़ में भरी सड़कों पर चलती हैं, धनी बस्तियों में से होकर चलती हैं जिससे कि उन में ऐक्सीडेंट ज्यादा होते हैं। इसलिए

इस तरह का मुकाबला करके कम दिखलाने की कोशिश करना आप को शोभा नहीं देता है।

मन्त्री महोदय ने एक बात बहुत ईमानदारी से स्वीकार की है और वह यह कि इन 943 ऐक्सीडेंट्स में से 679 ऐक्सीडेंट्स केवल रेलवे कर्मचारियों की इनएफिशिएंसी के कारण हुए हैं। आप ने यह जो विजिलेंस डिपार्टमेंट बनाया है उस के लिए मैं आप को धन्यवाद देता हूँ और अगर वह ठीक से अपने कर्तव्य का पालन करे तो रेलवे विभाग में एफिशिएंसी आ सकती है। लेकिन उस विजिलेंस डिपार्टमेंट के बारे में लूपहोल यह है कि उस में रेलवे विभाग के ही आदमी प्रमोशन पर विजिलेंस डिपार्टमेंट में चले जाते हैं और इस तरह पहले जो खुद नीचे रह कर चोरी करते रहे हैं वह न्यायाधीन बन कर खड़े हो जाते हैं और चूँकि कुछ दिन के बाद फिर वह वहाँ से रिवर्ट होकर पहले वाली जगहों पर पहुँच जाते हैं इसलिए वह अपने कर्तव्य का पालन मजबूती और ईमानदारी से नहीं करते हैं और वही मिली-भगत वाली बात 'चोर, चोर मौसेरा भाई', वाली कहावत चरितार्थ होती है। कोई एक दूसरे की शिकायत नहीं करता और पर्दा डाला जाता है। अगर आप वाकई रेलवेज में एफिशिएंसी लाना चाहते हैं, ऐक्सीडेंट्स बन्द करना चाहते हैं तो आप को इस विजिलेंस डिपार्टमेंट में डाइरेक्ट योग्य, अनुभवी और ईमानदार लोगों को लेना होगा ताकि वहाँ पर पूरी ओवरहॉलिंग वह कर सकें।

बस एक बात और कह कर मैं समाप्त करूँगा। बहुत से रेलवे स्टेशन्स ऐसे हैं जहाँ पर मान को रखने के लिए शीड्स का बन्दोबस्त नहीं है और खुले में माल रक्खा रहने के कारण नष्ट हो जाता है, वर्षा आदि में वह खराब हो जाता है। मैं आप से प्रार्थना करूँगा कि स्टेशन्स पर शीड्स बनाने की आप व्यवस्था करिए। रेलवे कर्मचारियों की सुविधाओं का ध्यान रखिए।

रेलवे विभाग में गार्ड, ड्राइवर्स, कर्मस्थित गार्ड्स आदि कर्मचारी हैं लेकिन बेचारे रेलवे गार्ड को सब से कम तनखाह मिलती है जबकि गार्ड की जिम्मेदारी और सब रेलवे कर्मचारियों से अधिक है। अब आप ही सोचिए कि जहाँ पहले एक गार्ड के पास काम करने के लिए 6-7 डिब्बे रहा करते थे वहाँ अब 16-17 डिब्बे रेलों में होने लगे हैं और उस रेलवे गार्ड के लिए आज के दिन काफ़ी कठिनाई पेश आती है। गार्ड पीछे है और मान लो किसी ने रेल के अगले भाग में जंजीर खींची या कोई ऐक्सीडेंट आगे हुआ तो उस को वहाँ जाकर उसका रेकार्ड करना पड़ेगा और रेकार्ड लिख कर उसे पुनः अपनी जगह पर पीछे जाना पड़ेगा और उस में काफ़ी समय उसे लगेगा दिक्कत जो पेश आयेगी वह अलग आयेगी मेरा मुझाव इस बारे में यह है कि एक उसे सहायक दे दिया जाय ताकि अगर कोई ऐक्सीडेंट या ऐसी बंसी कोई बात हुई हो तो गार्ड उस की सहायता से शीघ्र काम खत्म कर सके।

मुरादाबाद से चंदौसी को एक सड़क जाती है। वहाँ जो फ्रांसिग है उस फ्रांसिग पर बड़ी भीड़ रहती है और घन्टों वहाँ ट्रैफिक रुका रहता है। वह सड़क बंद है जोकि दिल्ली और बरेली वाली लाइन है और जिससे गढ़वाल आदि उत्तरी सीमा की सुरक्षा के दृष्टिकोण से इस सड़क का सदैव खुला रखना आवश्यक है जबकि आज वहाँ बोटलनेक हो जाता है और ट्रेनें भी रुकी रहती हैं। यहाँ पर ओवरब्रिज होना चाहिए और ऐसा देश की सुरक्षा की दृष्टि से बहुत आवश्यक है। इन शब्दों के साथ मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूँ।

15 hrs.

श्री अ० सि० सहगल (विलासपुर) :
सभामति महोदय, मैं आप का शुक्रगुजार हूँ कि आप ने मुझे इस विभाग की माँगों पर बोलने का अवसर दिया क्योंकि जितने सालों से मैं लोक सभा में हूँ, मैंने कभी इस रेलवे

[श्री अ० सि० सहगल]

मिनिस्ट्री को छोड़ा नहीं है। इस से मुझ प्रेम है और मैं समझता हूँ कि जो कुछ मैं कहूँगा उस में इस को ठीक रास्ता मिल सकेगा।

मैं आप के जरिए से मन्वी महोदय से कहना चाहूँगा कि जो रेलवे ऐक्ट है वह 1890 का बना हुआ है और बाबा आदम के जमाने का है। वह जरा आज कल के जमाने पर गौर करें। जब उन्होंने डम विभाग का चार्ज लिया है तो वह जरा कड़ाई में काम करें। यदि वह रेलवे में कुछ बदलाव लाना चाहते हैं तो उन को कुछ कड़ाई में काम ले कर विभाग की चीजों को बदलना पड़ेगा। मैं दावे के साथ कहना चाहता हूँ कि इस ऐक्ट को बदलने के वाद जो रेलवे प्रोटेक्शन फीस है या दूसरी इस तरह की संस्थाएँ हैं उन को ज्यादा अधिकार दिए जाएँ तो आप के यहाँ की गड़बड़ियाँ कम हो सकती हैं। जैसा अभी मेरे भाई ने कहा, मान लीजिए वैनस से चोरी होती है, वैनस से चीजें चुराई जाती हैं, तो इस के लिए आप को स्पॉट पर शूटिंग करने का अधिकार देना चाहिए। यदि आप को रेलवे का ऐडमिनिस्ट्रेशन चलाना है तो आप को ऐसा करना पड़ेगा। अगर आप उसी तरह से करें जैसा कि ईसा कहते थे कि अगर कोई एक गाल पर चपत मारे तो तुम दूसरा गाल सामने कर दो, तो इस से ऐडमिनिस्ट्रेशन नहीं चल सकता। इस से अध्यात्मवाद भले ही चल सके, लेकिन ऐडमिनिस्ट्रेशन नहीं चल सकता।

इस के साथ साथ आप को इस रेलवे बोर्ड को भी बदलना पड़ेगा। अब जमाना बदल गया है। पुरानी बातों को अब आप छोड़ दीजिए मैं आप से जोर के साथ कहना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड की जगह पर आप को टेकनिकल बोर्ड रखना चाहिए और टेकनिकल बोर्ड रख कर के पूरी रेलवे को रिआगनाइज कीजिए। यह कड़ी चीज जरूर है और हमारे जो बहुत से भाई आज काम कर रहे हैं, शायद उन को यह जरा नागवार गुजरे। लेकिन उन को आप नागवार गुजरने दीजिए।

ऐडमिनिस्ट्रेशन को टाइटेन-अप करने के लिए और उस को मजबूत करने के लिए यह कड़ा कदम मन्त्रालय को उठाना ही पड़ेगा। टेकनिकल बोर्ड को लाने के वाद आप जो अधिकार आज रेलवे बोर्ड को हैं वही टेकनिकल बोर्ड को दें, बल्कि टेकनिकल बोर्ड को ज्यादा दें।

मैं आप से यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि मिनिस्ट्री को पूर्ण अधिकार होना चाहिए। यह नहीं होना चाहिए कि रेलवे बोर्ड ने जो आर्डर लिख दिया, उस को देख लिया गया और साइन कर दिए गए। यह चीज चलने वाली नहीं है। मैं आप से नम्र निवेदन करना चाहता हूँ, मैं कोई टीका टिप्पणी की गरज से नहीं कह रहा हूँ, कि मन्त्रालय को इस कदर अधिकार होना चाहिए कि जो आप के जनरल मैनेजर्स हैं आप के वेरियस जोन्स में, उन को अलग कर के उन की जगह पर आई० सी० एस० और आई० ए० एस० आफिसर्स को आप रख सकें क्योंकि वही आप के यहाँ की चीजों को बदल सकते हैं। आप रेलवे बोर्ड में आई० ए० एस० आफिसर्स को मँवर रखिए क्योंकि जो आप की पुरानी पद्धति है उस को आप को बदलना पड़ेगा।

मेरे भाई ने अभी आप से क्लेम के बारे में कहा। मैं आप से इतना ही निवेदन करूँगा कि 1967 और 1968 में आप ने कितना क्लेम दिया है इस को आप देखिए। इस क्लेम की जिम्मेदारी आपने किन-किन के ऊपर रक्खी है? इस के लिए कोई भी जिम्मेदार नहीं होता। नतीजा यह होता है कि इस में गड़बड़ होती है। जो कामशाल गाडें रहते हैं, जो हमारे चार्जमैन हैं, आप उन से कहें कि यह तुम्हारी रिस्पॉसिबिलिटी है अगर इस में चीजें चोरी जाती हैं। आप एक नोट लिखिए, एक सर्कुलर भेजिए इन लोगों को और देखिए कि साल भर के अन्दर इस में कोई तब्दीली आती है या नहीं। आज क्लेम के बारे में कोई भी अपनी जिम्मेदारी

लेने के लिए तयार नहीं है। जिस तरह से शिफ्ट कलिवेशन होता है उसी तरह से यह क्लेम की बात है। जो हमारे कामशाल सुपरिन्टेन्डेंट्स हैं या दूसरे कामशाल आफिसर्स हैं उन को आप टाइटन-अप कीजिए। इसी के जरिए से आप इस चीज को सुधार सकते हैं। यदि आप ऐसा करें जो स्टाफ वहां पर है उस में भी कुछ जागृति होगी।

हमारी रेलवेज में थर्ड क्लास, सेकण्ड क्लास और फर्स्ट क्लास में जो चोरियां होती हैं, उन का मैं स्वयं एक दफा नहीं, दो दफे श्रुक्त भोगी हूँ। फर्स्ट क्लास के डिब्बे से चोरी हो और पूरा-सामान चला जाय, इस को देखने वाला कोई नहीं है। असल बात यह है कि वहां पर जो पुलिस होती है या जो दूसरे रेलवे के लोग होते हैं वह भी पूरी तरह से उस से मिले होते हैं, नहीं तो क्या मजाल है कि फर्स्ट क्लास में चोरी हो जाए और यात्री बिल्कुल गंगा हो जायें? यह चीज नहीं होनी चाहिए। इस चीज के लिए भी यह जरूरी है कि जो गाड होते हैं, जो आर० पी० एफ० के लोग होते हैं, जो कि हमारी रेलवेज का इन्तजाम करते हैं, उन को आप पूर्ण अधिकार दे कर काम करायें।

आप की रेलवे के जो स्कूल हैं, जिन को मन्त्रालय चला रहा है, उन में बच्चों को पढ़ाने के लिए आप टीचर्स रखते हैं, लेकिन होता यह है कि जो रेलवे के आफिसर्स हैं, जो कि स्कूल चलाते हैं, वह अपनी गृहल पर आदमियों को रखते हैं, यह सोच कर के वहां पर उन का आदमी आना चाहिए। इस का विचार नहीं किया जाता कि वह टीचर किसी सब्जेक्ट को पढ़ा सकेगा या नहीं। अगर मन्त्री महोदय चाहें तो मैं उन को केंस देने के लिए तैयार हूँ। विभाग को देखना चाहिए कि जिस सब्जेक्ट को पढ़ाने के लिए कोई आदमी टीचर रखा जा रहा है वह असल में उस सब्जेक्ट का माहिर है या नहीं। यदि माहिर है तो बेशक उस को वह जगह दी जाए। उस के अप्वाइंटमेंट से मेरा कोई ताल्लुक नहीं है।

M 18 LSS(CP)68—9

पूरी तरह से वह पढ़ाए। लेकिन यदि वह माहिर नहीं है तो उस के लिए वहां जगह नहीं होनी चाहिए। वहां पर ऐसे आदमियों को ला कर डाल दिया जाता है इस काम को करने के लिए। यह चीज साउथ ईस्टर्न रेलवे के विलासपुर डिस्ट्रिक्ट में हुई है, इतनी सूचना देने के लिए मैं तैयार हूँ।

मैं आप से कहना चाहता हूँ कि जो चीजें मैंने आप के सामने रखी हैं उन पर मन्त्रालय गौर करे और वह अपने हाथों में ज्यादा अधिकार ले। ऐसे अधिकार ले जिस से कि जिन जनरल मैनेजर्स का अप्वाइंटमेंट हो उन को ठीक तरह से सेलेक्शन कर के रख सकें। असल बात यह है कि वहां पर डोरी डीली कर दी जाती है। जब लोग देखते हैं कि डोरी डीली है तब वह जो चाहें करते हैं।

इन शब्दों के साथ मैं उम्मीद करता हूँ कि जो सुझाव मैंने दिए हैं उन पर आप गौर करने की कृपा करेंगे।

SHRI DEIVEEKAN (Kallakurichi) :
spoke a few words in Tamil.

Sir, the poet Thiruvalluvar in his remarkable book *Thirukural* says :

"*Insol Initheneral Kanban Evanokolo Vansol Vazhanguvathu.*"

I shall give the meaning in English :

"When one realised that sweet words do more benefit, one would not use harsh words."

Hence, I shall try to use sweet words and try to derive some benefit from the good-hearted hon. Minister, Shri Poonacha.

The Railways might have some notable performances to their credit through these years. But I find that the Development Fund of the Railways is consistently dwindling. The withdrawal from the Fund during the last year was nearly Rs. 37 crores, leaving just Rs. 3 crores as balance. As a layman not well-versed with concocutions and statistical manipulations, I think this presents a dismal picture.

[Shri Deiveekan]

The Railway administration is aware that there is a justifiable demand for the construction of a new railway line from Chingleput to Chinna Selam. The Government of Madras had recommended the construction of this line during the Fourth Five Year Plan period assigning high priority to it. Even as early as in 1964, Shri O.V. Alagesan, who was a Minister then, told us that there was already a proposal to lay the railway line.

I have to point out that the Railway Minister has said in reply to Unstarred Question No. 2893 that no preference to 6 new lines were indicated by Government of Madras while a reply to unstarred question No. 270 of the Madras Assembly stated that 6 new lines were recommended for high priority. Sir, this reply of the State Government was given in 1957. Hence the reply given by the Union Railway Minister is obviously incorrect. While I do not want to harp upon this derailment of truth by the Union Railway Minister, I would request him to consider the demand for this line which is pending for nearly two decades or more. This line is one of the 6 lines shown as priority. The traffic survey of the line has been completed. The pre-conditions for laying a new railway line are satisfied in every respect. Hence I would request the Railway Minister to move fast unlike his railways which are deplorably slow, for the construction of this line. In this connection I may point out that during the first 3 plans only two new lines have been constructed in Tamilnad. I found that Madhya Pradesh, Bihar and Gujarat got 8 lines each, Orissa and Rajasthan 4 new lines each, Maharashtra, Bengal and Assam got 4 new lines each. I would ask the Railway Minister whether this is not a blatant discrimination against the South.

If the Chingleput Chinna Selam Rail cannot be constructed all in one stretch, initially Chinnaselam and Thiruvanna-malai may be linked. This partial link also justifies the requirements laid down by the Railways for the construction of new lines.

Another proposal on which I would like to lay stress is that Madras Egmore Station and Madras Central Station should be connected by a line. Both the Railway Stations are situated at places where further

expansion is not possible. Hence I would like the Ministry to consider whether a new terminus may not be opened somewhere near Island Grounds of Madras or any other place and the Egmore and Central stations merged into one. This would mean a direct link between Delhi and Kanyakumari, if the proposed line to Kanyakumari is laid.

The Villupuram-Thambaram line has been electrified but the trains cannot be speeded up unless there is double track. When more trains are introduced on single line it mean more crossings and consequently more delay in the movement of trains. Hence the doubling of the line between Villupuram and Thambaram should be given high priority.

The need for a passenger shed at Tirukoilur Station is urgent. I hope the Minister will look into it. An outagency for Vadakanandal in Kallakurichi Taluk may also be established. A direct Bogie in some trains from Madras Egmore to Tiruvanna-malais should be introduced in view of having traffic to that town.

More third class compartments should be introduced in all trains starting from Madras Egmore.

The Janatha Express to Madras should be dieselised to increase its speed. This Government which is supposed to think in terms of socialism, should see that such trains as Janatha trains which carry more third class compartments are speeded up. Incidentally I may mention that during the summer vacation there is heavy rush for the trains going South. Reservations are made by passengers after standing in the queue for 15 to 20 hours. I beg to submit that no person can stand for 15 to 20 hours in queue. I should say that they stand, sit, lie, sleep and eat in the queue. It will be worthwhile to find out how many valuable man hours are lost by this waiting. So to relieve the hardship, additional trains should be introduced not just three or four for the entire season but at least at the rate of one additional train a day.

Catering in railways is anything but good. The rates are exorbitant and the quality, in indirect proportion, is bad. The only grievance I have of having become a Member of Parliament is that I have no other go but to take two or three meals in the trains

during my journey from or to Delhi. After every travel my stomach gets upset, thanks to the railway meals, and to my beloved Minister. The dining car uses only milk powder. I think with a little planning fresh milk can be arranged to be supplied to the dining car at selected stations on the way.

I learn that there is some zonal system about the movement of ordinary common salt. Among the few things that are sufficiently produced in this country salt is one. The railways put impediment in the movement of salt by such restrictions. Let there be free movement of salt. Let the Panjabi meal be made from the salt of Tuticorin.

The Ministry in one of its hand-outs, says that passenger fare per kilometre obtaining in other countries is very much higher than that obtaining in India. To say the least, such a justification is simply absurd. What is the standard of living of those countries? What is the *per capita* income in those countries? Why not the Railway Minister also publish this information while they make tall claims of low fare. Let me say to our Railway Minister, please let us have better jokes.

While our Railway Minister is averse to any proposal involving a financial outlay, he seems to be equally averse to such small proposals like changing the name of a station I do not want to talk in a language of threat, but I would sincerely inform the Railway Minister that if the name of Dalmiapuram is not changed as Kallakudi he will give rise to discontentment among the people.

With these words I conclude my speech.
Vanakkam.

डा० महाबेब प्रसाद (महाराजगंज) :
महापति महोदय, मैं चाहता तो यह था कि रेल मन्त्रालय की रीति और नीति के विषय में कुछ विस्तार से कहूँ किन्तु रेल बजट पर हुई सामान्य बहस के दौरान मुझे अबसर नहीं मिल पाया। अब जब समय इतना थोड़ा है तो मैं रेलवे के विषय में छोटी-छोटी बातों की ओर ही मन्त्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहूँगा। यद्यपि मुझे कम विश्वास है कि जिस प्रकार से रेलवे का कार्य चल रहा

है उस में मन्त्री महोदय कुछ अधिक कर सकेंगे फिर भी मैं उन से प्रार्थना करूँगा कि जहाँ वह बड़ी-बड़ी बातों की ओर ध्यान देते हैं वहाँ उससे ज्यादा और उससे कहीं अधिक आवश्यकता इस बात की है कि वह छोटी-छोटी बातों की ओर भी ध्यान दें। इस प्रकार इन बातों की ओर ध्यान देने से रेलों की कार्यक्षमता में वृद्धि होगी और साथ ही साथ अधिक क्या बिल्कुल भी पैसा खर्च करने की जरूरत आपको नहीं पड़ेगी।

इस सदन में पिछले पांच साल से और एक आध कमेटे में जहाँ कहीं भी मुझे कुछ कहने का मौका मिला है बराबर कुछ छोटी-छोटी बातों की ओर ध्यान मैं दिलाता रहा हूँ। किन्तु मुझे दुख है कि उन छोटी-छोटी बातों पर भी ध्यान नहीं दिया गया है और लोगों की तकलीफें ज्यों की त्यों बनी हुई हैं।

पहली बात तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि आप किराया बढ़ाते हैं और शायद यह वक्त का तकाजा भी है कि किराया बढ़ाया जाए लेकिन उसके साथ-साथ लोगों की सुविधायें भी तो बढ़ें। मैंने कितनी ही बार कहा है रेलवे यूजर्स कमेटे में और इस सदन में रेल बजट की बहस के दौरान कि रेल के डिब्बों में पानी की व्यवस्था, रोशनी की व्यवस्था कतई नहीं लेकिन इसके ऊपर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। मैं आपको अभी 18 फरवरी की बात बताता हूँ। मैं आनन्दनगर से, गोंडा से जाने वाली जो 186 डाउन गाड़ी है उससे आ रहा था। एक भी डिब्बे में उस गाड़ी के रोशनी नहीं थी। आप समझ सकते हैं कि रात के वक्त अगर डिब्बों में रोशनी न हो तो किस प्रकार से आदमी सफर कर सकता है। इस कारण से भी कई प्रकार की दुर्घटनायें हो जाती कई बार इसके बारे में शिकायत की गई लेकिन रेलवे के अधिकारियों के कान पर जू तक नहीं रेंगती है। यह बहुत ही अफसोस की बात है तथा निन्दनीय बात है।

[डा० महादेव प्रसाद]

बाथ रूम में अगर आप चले जायें तो वहां आपको फ्लावर रोज भी नहीं मिलेगा, वहां उस में पानी गिरता रहेगा, बहता रहेगा और गन्दा पानी डिब्बे में आता रहेगा। एन० ई० रेलवे में मैंने कितनी ही जगह गार्ड की किताब लेकर उस में शिकायतें लिखी हैं। उन शिकायतों की आप जांच करें और देखें कि उन पर क्या कार्रवाई की गई है। सिवाय इसके कि मेरे पास एक चिट्ठी लिख कर आ जाती है कि बहुत खेद है कि आपको तकलीफ हुई, और कुछ नहीं किया जाता है। मेरी तकलीफ की तो कोई बात नहीं है और मुझे कोई एतराज भी नहीं है लेकिन लोगों को तकलीफ तो नहीं होनी चाहिए और लोगों को तकलीफ तब नहीं होगी जब उस तरफ व्यापक रूप से ध्यान दिया जाएगा, उस बुराई को दूर करने का इंतजाम किया जाएगा। बहुत शोर मचाया, बहुत झगड़ा किया और उसका नतीजा यह निकला है कि लखनऊ स्टेशन पर आर गोरखपुर स्टेशन पर एक केबिन सा बना कर रख दिया है कि गाड़ी में कोई खराबी हो तो दर्ज कराये। यह कौन सा तरीका है। गाड़ी को ठीक रखने की जिम्मेदारी किस की होनी चाहिए। जो लोग इस काम के लिए रखे गये हैं उनको इन चीजों को देखना चाहिए। कितने अफसोस की बात है रेलवे यूजर्स कमेटी में जहां जनरल मैनेजर था, सी० सी० एस० था, सी० ओ० पी० एस० था, उनको मैंने कहा कि किसी वक्त थोड़ा समय निकाल कर इंस्पेक्शन के लिए चले जाया करो, तीन मिनट में वे जा सकते हैं और देख सकते हैं कि क्या हो रहा है लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। मैं जब आ रहा था तो मैंने कहा कि गाड़ियों की छतों पर आदमी चलते हैं।

लेकिन उन को यकीन नहीं आता है। 29 नवम्बर को माननीय मन्त्री, श्री अशोक मेहता, कार में फर्टीलाइजर फेक्टरी जा रहे थे। मैं भी उनके साथ था। इतिहास की बात है कि जब हमारी कार फ्रांसिंग

पर रुकी, तो वहां से एक गाड़ी जा रही थी। मैंने श्री अशोक मेहता को कहा कि वह इस बात के गवाह हैं कि गाड़ी की छत पर आदमी बैठ कर जा रहे हैं। मैं माननीय मन्त्री, श्री पुनाचा, से कहूंगा कि वह श्री अशोक मेहता से पूछें कि क्या यह बात सही है या नहीं।

जब हम यह बात रेलवे के अधिकारियों से कहते हैं, तो वह जवाब देते हैं कि स्टेटिस्टिक्स के अनुसार तो भीड़ मालूम नहीं होती है। अगर कोई मुझे हिन्दुस्तान में कोई भी ऐसी गाड़ियां दिखा दें जहाँ भीड़ नहीं है, तो मैं उसकी ताराफ करूंगा। इन तथा-कथित छोटी छोटी बातों पर ध्यान देना बहुत आवश्यक है। आज स्थिति यह है कि हम मन्त्री महोदय को कोई चिट्ठी लिखते हैं, वह उस चिट्ठी को अपने अफसरों के पास भेज देते हैं और वे जो जवाब दे देते हैं, उस को हमें पास आन कर देते हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि या तो रेलवे मन्त्रालय को खत्म कर दिया जाए या रेलवे बोर्ड को खत्म कर दिया जाये, ताकि किसी की तो सीधी जिम्मेदारी हो। आज रेलवे प्रशासन में जिस तरह का घपला है, उस में तो काम ठीक तरह से नहीं हो सकता है। एक बड़ी फौज बँठी हुई है, लेकिन काम नहीं होता है।

SHRI SONAVANE (Pandharpur) : He says either the Railway Ministry should be abolished or the Railway Board should be abolished. What is his preference.

सभापति महोदय : माननीय सदस्य कोई पायंट आफ आर्डर नहीं उठा रहे हैं। वह बैठ जायें।

डा० महादेव प्रसाद : मुझे न शिकायत रेलवे बोर्ड से है और न रेलवे मन्त्रालय से है। मैं चाहता हूँ कि ऐसी स्थिति नहीं रहनी चाहिए कि रेलवे प्रशासन में एक दूसरे पर जिम्मेदारी फेंकी जाये और हम रेलवे मन्त्रालय को पूरी तरह से जिम्मेदार न ठहरा सकें।

इसी तरह से में पांच सालों से रेलवे के कर्मचारियों की तकलीफें सुनते-सुनते आजिज आ गया हूँ। बदकिस्मती से मैं उस जगह से आता हूँ, जहाँ एन० ई० रेलवे का हैडक्वार्टर है। जब रेलवे कर्मचारी यूनियन के पास अपनी बात रख रख कर थक जाते हैं, तब वे हमारे पास आते हैं। अगर मैं उन की सब कठिनाइयों को बताने लगे तो कोई वक्त नहीं बचेगा। उदाहरण के लिए उन की एक सीनियारिटी लिस्ट बनती है, लेकिन तीन दिनों के बाद वह पलट दी जाती है। यही किस्सा प्रामोशन और एंपायर्मेंट का है। रेलवे प्रशासन में इस प्रकार की समस्याओं का एक जाल सा बिछा हुआ है। समझ में नहीं आता कि हमारे सीधे-सादे मन्त्री कैसे उस को खत्म कर पायेंगे।

मैंने एक आध केस के बारे में रेलवे मन्त्री को लिखा। मैं जानता हूँ कि अगर वह अकेले बैठ कर केस की फाइल को देखें, या हमारे साथ बैठ कर उस पर विचार करें, तो वह इस नतीजे पर पहुँचेंगे कि उन के अफसरों ने केस को जिस रूप में उस के सामने रखा है, वास्तव में वह उस से भिन्न है। लेकिन हम जिस किसी केस के बारे में लिखें, उस का एक पिटा-पिटाया जवाब आ जाता है। अगर जेनेरल मैनेजर, सी० सी० एस० या पर्सोनल आफिसर ने किसी तरह से एक गलती कर ली है और किसी केस की एक फाइल बन गई, तो उस फाइल में कर्मचारी के हित में कोई तब्दीली हो जाए, यह नहीं हो सकता है।

मुझे यह कहते हुए अफसोस होता है कि मैं एक केस को परसू कर रहा था, जिस के बारे में हाल ही में मैंने एक पत्र भी लिखा है, मुझे ज्ञानम हुआ है कि डिप्युटी रैंक के एक अधिकारी ने सम्बद्ध कर्मचारी के फेवर में एक नोट लिखा; हम ने उस के बारे में जेनेरल मैनेजर को लिखा, लेकिन जब अधिकारियों को यह शुबहा हो गया कि इससे केस उल्टी शकल में आ जायेगा, तो फाइल में से वह नोट निकाल दिया गया। जब मुसाफिरो को सुबिधाएं उपलब्ध करने पर ठीक ध्यान नहीं

दिया जाता है और रेलवेज में काम करने वाले कर्मचारियों को संतुष्ट नहीं रखा जाता है, तो फिर रेलवेज की क्षमता कैसे बढ़ सकती है ?

मैंने रेलवे अधिकारियों का ध्यान कई बार इस बात की ओर दिलाया है कि फरेन्दा आनन्दनगर में हजारों कर्मचारी रहते हैं। गोरखपुर में जगह नहीं मिलती है। आनन्दनगर को क्लर्क्स ट्रेन जाती है। आनन्दनगर में कर्मचारी इस लिए रहते हैं, क्योंकि वहां पर सस्ता मकान मिलता है और वहां पर रहन-सहन सस्ता है। मैंने कहा कि वहां पर एक अस्पताल खोल दिया जाये, लेकिन जवाब आया कि क्या जरूरत है, एक अस्पताल सत्तर किलोमीटर पर है और दूसरा चालीस पर है। इस युग में सत्तर किलोमीटर पर एक अस्पताल हो और चालीस किलोमीटर पर दूसरा अस्पताल हो और यह समझा जाये कि इसी से काम चल जाएगा, इस से ज्यादा हैरत की बात और क्या हो सकती है ? मैं मन्त्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वह इस बारे में मानवीय दृष्टि से विचार करें।

इसके अलावा यह भी नियम है कि अगर आनन्दनगर के किसी आदमी को किसी बीमारी का सर्टिफिकेट लेने के लिए जाना हो, तो उस को सत्तर किलोमीटर पर स्थित अस्पताल में जाना पड़ेगा, चालीस किलोमीटर पर स्थित अस्पताल से उस को सर्टिफिकेट नहीं मिलेगा। अगर इन छोटी बातों पर ध्यान नहीं दिया जायेगा, तो काम नहीं चलेगा।

हमारे क्षेत्र में नोतनवा एक स्टेशन है। 1963 में वहां पर सारे कस्बे में बिजली आ गई। हम लिखते लिखते थक गए हैं कि उस स्टेशन पर भी बिजली लगा दी जाए। वहां पर नेपाल से लोग आते हैं, बड़ी भीड़ होती है, रात को जब कटी होती है, टिकट देने में गड़बड़ होती है, लेकिन अभी तक वहां पर बिजली नहीं लगाई गई है। पता नहीं इस में क्या कठिनाई है। कहा जाता है कि हाइडल डिपार्टमेंट में कोई झंझट है। जो भी कारण हो, लेकिन अभी तक स्टेशन पर बिजली नहीं

[डा० महादेव प्रसाद]

लग पाई है, जब कि सारे कस्बे में और सब स्टेशनों पर बिजली लग चुकी है। बिजली न होने से वहां पर बड़ी परेशानी होती है।

चेन-पुलिंग से मुसाफिरों को दिक्कत होती है, उन का वक्त जाया होता है और कर्म-चारियों का ओवरटाइम एलाउंस बढ़ता है। मैंने इस बारे में एक सुझाव गोरखपुर में एन० ई० रेलवे के जेनरल मैनेजर को दिया कि वह चेन-पुलिंग को रोकने के लिए आर० पी० एफ० के दो तीन सी ट्रेनीज को सादी वर्दी में एक ट्रेन में बिठा दें, जो यह अपराध करने वालों को पकड़ें। रेलवे प्रशासन की ओर से कह दिया गया है कि चेन-पुलिंग के लिए 250 रुपए जुमाना होगा और जो कोई इस बारे में सूचना देगा, उस को पचास रुपए इनाम दिया जायेगा। मैं मन्त्री महोदय से यह पूछना चाहता हूँ कि जब से यह इनाम की घोषणा की गई है, तब से आज तक कितने लोगों ने इनाम हासिल किया है। प्रश्न यह है कि किस की हिम्मत है कि वह यह अपराध करने वाले को पकड़े। लेकिन मेरी यह सीधी सी बात उन की समझ में नहीं आई।

रेलवे मिनिस्टर साहब ने रेल की तुलना रोडवेज से की है। बहुत अच्छी बात है। रोडवेज की बसिज जगह जगह पर रुकती है और ट्रेन दूर जा कर रुकती है। मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि जहां भी दो स्टेशनों के बीच में आठ मील का फासला है, उन के बीच में तीन, चार या पांच पाल पर हॉल्ट स्टेशन जाए।

मुझे खुशी है कि मानीरांस और पीपीगंज के बीच में कोई हॉल्ट स्टेशन बनाने पर विचार किया जा रहा है। नईकोर्ट और नोतनवा के बीच में नौ दस मील की दूरी है। उन के बीच में कहीं पर, जहां भी मुनासिब हो, एक हॉल्ट स्टेशन बनाया जाये।

जो लाइनें आर्थिक तौर पर फायदा पहुंचाने वाली नहीं हैं, रेलवे प्रशासन उन को खत्म कर रहा है, लेकिन ऐसी लाइनें बनाने पर भी विचार करना चाहिए, जो आर्थिक तौर पर फायदा दे सकें। हमारे क्षेत्र में महाराजगंज एक तहसील का हैडक्वार्टर है। वह नेपाल बार्डर के निकट स्थित है। वहां पर धान और गन्ने की अच्छी पैदावार होती है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि महाराजगंज निचलोल को सिसवा से रेल द्वारा जोड़ने की कोशिश की जाए। पहले एक सर्वेक्षण हुआ था, जिस में सिसवा और भंसालौटन को रेल द्वारा जोड़ने का विचार किया गया था। शायद कुछ अन्तर्राष्ट्रीय दिक्कतों की वजह से इस में कोई कठिनाई है। अगर वह कठिनाई दूर नहीं होती है, तो महाराजगंज निचलोल को सिसवा या धुधेली से रेल द्वारा जोड़ सकते हैं।

आनन्दनगर स्टेशन पर दो दो गाड़ियां एक साथ आ जाती हैं। गोरखपुर से आनन्दनगर के बीच में सब स्टेशनों पर दो दो प्लेटफार्म बने हुए हैं। आनन्दनगर एक जंक्शन स्टेशन है, लेकिन वहां पर अभी तक दूसरा प्लेटफार्म नहीं बन पाया है। पता नहीं, इस का क्या कारण है, जब कि इस का प्रोपोजन कई बरस पहले हुआ था। यात्रियों को अपना सामान लेकर गिरते पड़ते एक गाड़ी से दूसरी गाड़ी को जाना पड़ता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि यात्रियों की कठिनाइयों को दूर करने के लिए वहां पर दूसरा प्लेटफार्म बनाया जाये।

रेलवे में घाटा होने के बहुत से कारण हो सकते हैं, लेकिन एक कारण की ओर मैं रेलवे मन्त्री का ध्यान दिलाए बिना नहीं रह सकता हूँ। एक कमेटी बना कर रेलवेज के कारखानों के बारे में जांच करनी चाहिए कि उन के उत्पादन की जो क्षमता है, क्या उतना उत्पादन हो रहा है। मेरी निजी जानकारी है कि गोरखपुर में लोको वर्कशॉप और सिग्नल वर्कशॉप, ये जो दो कारखाने हैं, उन दोनों में रेलवे का सामान नहीं बनता है, पिछले

पांच सात महीने से उन में शायद ही कोई प्रशासन हो रहा है। आज उन में अफसरों की अल्मारियां और बक्स बनते हैं। जब उन में अफसरों की अल्मारियां और बक्स बनते हैं, तो छोटे मुलाजिम भी अपने लिए लोहे की अंगिटियां और छोटे चाकू बनाते हैं। जब कभी इस बारे में कोई कार्यवाही की जाती है, तो उन छोटे कर्मचारियों को पकड़ लिया जाता है, लेकिन जो अल्मारियां और बक्स आदि बनवाते हैं, उन को नहीं पकड़ा जाता है। जैसा कि मैं ने कहा है, रेलवे के कारखानों में जो उत्पादन हो रहा है, उस की जांच करने के लिए एक कमेटी बनाई जाए और इस तरफ ध्यान दिया जाये कि उस में किस प्रकार से उन्नति की जा सकती है।

श्री स० मो० बंनर्जी (कानपुर);
सभापति महोदय, मुझे अफसोस है कि आज जब कि रेलवे अनुदानों पर मैं बोल रहा हूँ कि मैं विरोध करना चाहता हूँ इस मन्त्रालय का। अभी मेरे पूर्व वक्ताओं ने काफी तफसील के साथ यह सदन में जिक्र किया कि आखिर वह क्यों इस का विरोध कर रहे हैं। हर साल तकरीबन हम यह देख रहे हैं कम से कम दो तीन सालों से कि किराया मुतबातिर बढ़ता जा रहा है और हमारे रेल मन्त्री यह कहते हैं कि रेलवे में काफी घाटा हो रहा है। सभापति महोदय, आज किसी भी गाड़ी में अगर हम लोग सफर करें, भूल जाइए दो मिनट के लिए कि मेरे पास या आप के पास पास है फर्स्ट क्लास का, थर्ड क्लास का या क्लास सेकेंड में हम लोग ट्रेवल करना चाहें तो मुश्किल है कि हम लोगों को जगह मिले। मुझे मालूम नहीं है कि हिन्दुस्तान में इस से ज्यादा ब्लैक मार्केटिंग और हो सकता है जो रेलवे में हो रहा है। 44 आदमी की जगह बैठने की और 144 आदमी उस में भरते हैं। ऐसा मालूम होता है कि जैसे भेड़ बकरी चल रहे हैं। 144 आदमियों से पैसा ले कर 60 आदमियों के कम्पार्टमेंट में लोगों को बैठाया जाए और उस के बाद भी यह कहा जाय कि देश

के अन्दर रेलों में घाटा हो रहा है इसलिए किराया बढ़ाना पड़ेगा तो मैं समझता हूँ कि जरूर कुछ न कुछ गड़बड़ी है। हम लोगों को एक पास और दिया गया है नेशनल रेलवे यूर्जर्स कन्सल्टेटिव कमेटी का और मुझे कहा यह गया है कि मैं स्टेशन मास्टर को बुला कर या टिकट चेकर को बुला कर या टिकट कलैक्टर को बुला कर चेकिंग कर सकता हूँ कितने आदमी बिना टिकट जा रहे हैं। सोचिए जरा सी गाड़ी में घुसने की गुंजाइश अगर नहीं है तो कौन चेकिंग करेगा? जो आदमी एक दफा अन्दर चला गया वह जब तक दो चार आदमियों से मुक्का मुक्की न करे तब तक बाहर आ नहीं सकता। इतनी भीड़ जहां चल रही हो मारे हिन्दुस्तान में चाहे किसी भी रेलवे में हो तो मेरी समझ में नहीं आता कि यह रेवेन्यू कम क्यों हो रहा है। इस से साफ जाहिर है कि चोरी बढ़ती जा रही है, पिल्फ्रेज बढ़ता जा रहा है और उस का कोई प्रतिकार नहीं हो रहा है। रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स है, मैं उन के ऊपर कोई आरोप नहीं लगाता हूँ लेकिन कभी कभी पूछने को दिल चाहता है कि आखिर वह किस को प्रोटेक्ट कर रहे हैं? रेलवे प्रापर्टी की, इन्सानों की, पैसंजर्स की या अपने हितों की प्रोटेक्शन वह करते हैं या किस चीज की प्रोटेक्शन करते हैं, यह मुझे मालूम नहीं। इसलिए मैं ऐसा समझता हूँ कि रेलवे के अन्दर आज जो नुकसान हो रहा है उस के बारे में जांच बिठानी चाहिए ताकि हमें मालूम हो कि उस की जिम्मेदारी किस के ऊपर है। क्या वाकई मैं यह रुपया जो घाटा दिखाया जा रहा है यह वास्तविक रूप में घाटा है या इन की नेग्लिजेंस की वजह से, केयरलेसेनेस की वजह से, पिल्फ्रेज की वजह से या चोरी की वजह से यह घाटा हो रहा है, इस की एक सही जांच होनी चाहिए।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि रेलवे के कर्मचारियों ने हमेशा यह मांग की कि उन को वेज बोर्ड मिलना चाहिए। मंत्री

[श्री स० मो० बैनर्जी]

महोदय बार बार कहते रहे कि क्योंकि रेलवे कोई अलग नहीं है, सारे सरकारी कर्मचारियों के बारे में पे कमीशन या वेज बोर्ड बैठे तो रेलवे मंत्रालय के लिए भी मुमकिन हो सकता है कि कर्मचारियों के लिए भी कोई वेज बोर्ड बैठया जाय। लेकिन रेलवे को एक कार्मार्शियल आर्गेनाइजेशन समझें, रेलवे अगर ज्यादा से ज्यादा पैसा सरकार को दे रही है चाहे वह प्लानिंग करने के लिए हो या दूसरी चीजों के लिए हो तो मैं समझता हूँ कि रेलवे कर्मचारियों की डिमांड कि उन के लिए वेज बोर्ड बैठना चाहिए, बिलकुल जायज है और वह पूरी होनी चाहिए। आज भी आप देखें कि चाहे ट्रेन एग्जामिनर हों, चाहे गार्ड हों चाहे कार्मार्शियल डिपार्टमेंट के लोग हों या और भी किसी कॅटेगरी के लोग हों, हर एक काफ़ेस में आम तौर से वह बातचीत इस के लिए करते हैं और कहते हैं कि पहले पे कमीशन की रिपोर्ट जो हुई थी, आज महंगाई के आंकड़े उस से इतने बढ़ गए हैं कि उन महंगाई के आंकड़ों से और उन की तनख्वाह से कोई निस्वत नहीं है, कोई सम्बन्ध नहीं है। जिस तरीके से चीजों के दाम बढ़े हैं, उस को देखते हुये मैं यह निवेदन करूंगा कि रेलवे के कर्मचारियों के लिए एक वेज बोर्ड बैठेगा इस बात का एलान मन्त्री महोदय आज करें।

तीसरी चीज जो मुझे कहनी है वह है कॅजुअल एम्प्लायीज के बारे में। मैं साउथ ईस्टर्न रेलवे यूनियन का सभापति हूँ। आज जो रेलवे बोर्ड के चेयरमैन हैं खंडेलवाल साहब वह उस दक्तर जनरल मैनेजर थे साउथ ईस्टर्न रेलवे के तो अक्षर हम लोग मिलते थे, तो बातचीत किया करते थे कि यह जो हजारों की तादाद में लोग चले आ रहे हैं, एक महीने बाद, दो महीने बाद, छः महीने बाद, चार साल, पांच साल या छः साल बाद कब वह रेगुलर होंगे या निकाल दिए जायेंगे कुछ उन को मालूम नहीं। कब उन की नौकरी जाने वाली है इसका कोई पता नहीं। तो आखीर इस चीज का अन्त होगा या नहीं? मुझे खुशी है कि पुनाचा

साहब या परिमल घोष साहब जब भी वह बात करते हैं तो कम से कम बातचीत के दौरान वह तसल्लीबखश जवाब देने की कोशिश करते हैं। उस से मुझे शिकायत नहीं। भले आदमी हैं। मंत्रियों में भले आदमी कम ही मिलते हैं लेकिन दो आदमी हैं। बातचीत में तसल्ली तो हो जाती है लेकिन मुश्किल यह होती है कि तसल्ली से पेट लोगों का नहीं भरता है। पेट भरने के लिए तो आटा और चावल चाहिए। तो इसलिए मैं उन से निवेदन करूंगा कि इस बारे में एक नीति होनी चाहिये एक साल से अगर किसी की सर्विस ज्यादा हो गई है तो वह फिर टेम्पोरेरी या कॅजुअल नहीं होना चाहिए बल्कि रेगुलर सर्विस उस की होनी चाहिए।

चौथी चीज मुझे कहनी है आटोमेशन के बारे में। आटोमेशन के बारे में माननीय मंत्री पुनाचा साहब ने कहा था कि आटोमेशन के फलस्वरूप मशीनीकरण के फलस्वरूप कोई आदमी निकाला नहीं जायगा। यह आश्वासन जान केनेडी साहब ने भी दिया था। अमेरिका के लोगों को, लेकिन बाद में जब आटोमेशन का नतीजा नजर आया तो उन्होंने की किताब पढ़िये, बाद में उन्होंने एक नई कमेटी का निर्माण किया था एफेक्ट्स एंड डिफेक्ट्स आफ आटोमेशन की जांच करने के लिए। आज वह नहीं रहे लेकिन अभी तक वह कमेटी बँटी हुई है। एल०आई०सी० के कर्मचारियों को वित्त मंत्री ने हमेशा यह आश्वासन दिया कि एलेक्ट्रानिक कम्प्यूटर्स लाने के बाद, आटोमेशन के बाद किसी आदमी की छंटनी नहीं होगी। लेकिन अगर किसी आदमी की छंटनी नहीं होगी, अगर तादाद वही बनी रही तो आटोमेशन करने की जरूरत क्या है? इसलिए मैं कहूंगा कि रेलवे में तमाम कर्मचारी आटोमेशन के खिलाफ हैं चाहे वेस्ट जॉन ले लीजिए, चाहे साउथ ले लीजिए चाहे ईस्टर्न ले लीजिए, सब उसका विरोध कर रहे हैं और मैं उन से हाथ जोड़ कर निवेदन करना चाहता हूँ कि आटोमेशन लाने के पहले या तो तमाम आल इंडिया रेलवे मेन फेडरेशन को बुला कर बात

करें (अवधान) अगर वह उसका विरोध करते हैं तो वह विरोध हो सकता है कि बाद में टोकेन स्ट्राइक या हड़ताल में बदल जाय। आटोमेशन इस देश के अन्दर जहां बेकारी और भुखमरी में होड़ हो रही है जहां कि यह हालत है कि एक आदमी की अगर कहीं जरूरत है तो चार सौ आदमी खड़े रहते हैं, जहां पर बेकारों की तादाद दिन पर दिन बढ़ती जा रही है वहां पर इनफ़िश्येंसी के नाम पर आटोमेशन करना और बेकारी और बढ़ाना किसी तरह मुनासिब नहीं है और उस का विरोध हम लोग करेंगे।

पांचवी चीज जो मुझे कहनी है वह लाइट रेलवेज के बारे में है। लाइट रेलवे का राष्ट्रीकरण होना चाहिए। अभी में सहारनपुर गया था। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वह कभी लाइट रेलवेज में चढ़ कर उसका मजा देखें। अजीब हालत है। दिल्ली शाहदरे से स्टार्ट कीजिए। आप स्टार्ट तो कर ले जायेंगे लेकिन पहुंचना न पहुंचना भगवान के हाथ में है, वह न रेलवे मंत्रालय के हाथ में है न रेलवे बोर्ड के हाथ में है। इसी सदन में एक पेटिशन दी गई थी हावड़ा आमतता लाइट रेलवे के बारे में। उस पेटिशन कमेटी की रिपोर्ट को भी सरकार ने नहीं माना, उस को भी ठुकरा दिया रेलवे मंत्रालय ने।

छठी चीज मुझे कहनी है चितरंजन लोकोमोटिव के बारे में। चितरंजन में एक यूनियन है और उस यूनियन के पीछे 90 प्रतिशत लोग हैं। लेकिन बार-बार मंत्री बदलते रहे, और उनके आशवासन भी बदलते रहे। स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री ने यह कहा था कि यहां, अगर यूनियन ऐसी होगी तो उस को मान्यता प्रदान करेंगे। पाटिल साहब ने भी भाषण देते हुए, जब उन को टोका गया तो कहा कि हम जरूर रेकमनीशन देने के लिए तैयार हैं। उस के बाद वह भी चले गए। और आज दूसरे मंत्री आये। अब भी हम लोगों ने निवेदन किया था कि पुनाबा साहब से और परिगल घोष

साहब से कि चितरंजन लोकोमोटिव आखिर वह कोई मिलिटरी आर्गनाइजेशन नहीं है, एयर फ़ोर्स आर्गनाइजेशन नहीं है। वहां पर हजारों मजदूर काम करते हैं। उनकी यूनियन को मान्यता क्यों नहीं दी जाती? अब की एक दिन की हड़ताल हुई थी उस हड़ताल को कुचलने की कोशिश की गई। लोगों को गिरफ्तार किया गया। लेकिन फिर भी मैं कहता हूं कि आप से आज भी कि वह लोग रेकमनीशन चाहते हैं। 11-12 भाई आज भी वहां सस्पेंडेड हैं। अगर वह आई०एन०टी०यू०सी० की संडी गली यूनियन को मान्यता देना चाहते हैं और उस को मान्यता देने की कोशिश करते हैं तो मैं कहना चाहता हूं कि उस के पीछे 11 परसेंट लोग भी नहीं है। हमारी यूनियन जो है वह अगर 90 प्रतिशत से अधिक वोट ले तो उस को मान्यता दीजिये और यह अगर 11 प्रतिशत से ज्यादा 12 प्रतिशत भी वोट ले जायें तो उन को दीजिये। लेकिन उन के पीछे कोई ताकत नहीं है तो क्यों उसे मान्यता देने की बात करते हैं? मैं कहना चाहता हूं अगर वहां शांति चाहते हैं तो इस यूनियन को मान्यता देना पड़ेगा वरना वहां पर शांति नहीं हो सकती है।

आखरी चीज मैं केवल दो छोटे-छोटे शब्द आपके सामने कहना चाहता हूं। एक तो है वेज-बोर्ड और उस के बाद चीप-ग्रेनशाप्स की डिमाण्ड। हमारे रेलवे कर्मचारियों की यह डिमाण्ड बहुत दिनों से चली आ रही है। लोग कहते हैं कि तुम हिन्दुस्तान के नागरिक हो, अलेहदा ग्रेन-शाप क्यों चाहते हो। मुझे याद है एक जनरल मैनेजर साहब मे मेरी बात हुई—जिस वक्त बंगाल में खाद्य की चीजें नहीं मिल रही थीं, लोगों में बहुत ज्यादा परेशानी थी, उस वक्त मैंने उन मे कहा था—बी बांट चीप ग्रेन शाप। उन्होंने हंसते हुए कहा—बी कैन गिव यू ए शाप, बट नो ग्रेन्स। खाली शाप लेकर हम लोग क्या करेंगे? अगर लड़ाई के जमाने में ब्रिटिश हुकूमत चीप-ग्रेन-शाप दे सकती थी तो आज क्या दिक्कत है।

[श्री स० मो० बनर्जी]

आज रेलवे कर्मचारी चाहते हैं कि उन के लिये 5 रु०, 6 रु० या सात रुपये महंगाई भत्ते न को बढ़ा कर उन को सस्ता गेहूं दीजिये, सस्ता चावल दीजिये, जो 20-25 चीजें पहले उन को दी जाती थीं, वे उन को अब भी मिलनी चाहियें, इससे आपको कोई नुकसान नहीं होने वाला है, इसलिये ये चीजें उन को मिलनी चाहियें। इसलिये मैं रेल मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि रेलवे कर्मचारियों की वेज-बोर्ड की डिमाण्ड और चीप ग्रेन शाप की डिमाण्ड पर वे गौर करें और इनकी व्यवस्था करें।

अन्त में मैं एक बात कह कर अपने भाषण को खत्म करना चाहता हूँ। आज जो गाड़ियों के किराये और प्लेट फार्म टिकट के दाम बढ़ाये गये हैं, मैं चाहता हूँ, कि इन को कम किया जाय। इसलिये कम किया जाय कि आज लोगों में ज्यादा किराया देने की ताकत नहीं है और अगर वाकई रेलवे को नुकसान हुआ है, तो उस के बारे में जांच की जाय, एक जांच कमेटी बँटे और जांच करे कि जब देश में इतना ज्यादा ट्रेफिक बढ़ा है, जब इतना ज्यादा गुड्स ट्रेफिक बढ़ा है, तब भी रेलवे को अगर नुकसान हो रहा है, तो क्यों हो रहा है, जरूर इस में कुछ गड़बड़ी होगी। इस की सही जांच होनी चाहिये—इसलिये मेरा निवेदन है कि एक कमीशन नियुक्त करें।

श्री डा० ना० तिवारी (गोपालगंज) : सभापति जी, अभी बँडे-बँडे में जब भाषणों को सुन रहा था, तो मुझे ऐसा महसूस हुआ कि इन में अधिकतर भाषण ऐसे हुए, जिनका निबटारा कन्सलटेटिव कमेटी में हो सकता था और यहां पर कुछ और महत्वपूर्ण बातें हो सकती थीं। इसलिये मैं कहना चाहता हूँ कि कन्सलटेटिव कमेटी का फंक्शन क्या है, क्यों इस को बनाया गया और यदि इस कमेटी से कोई काम नहीं चलता है तो फिर इस के बनाये रखने की क्या जरूरत है। मैंने देखा है—मैं इस कंसलटेटिव कमेटियों की मीटिंग में

शामिल हुआ हूँ—वहां पर जो अफसर आते हैं, उन का एप्रोच बूढ़न होता है। पिपुल्ज रिप्रेजेन्टेटिवज जब भी कोई बात उन के सामने लाते हैं, तो उन का पहला रिएक्शन यह होता है कि इस के खिलाफ कुछ कहा जाय—यह ठीक नहीं है। वह समझते हैं कि यहां कन्सीड करने से शायद डिमाण्ड्स और ज्यादा बढ़ती चली जायेंगी—यह एटीचूड जब तक रहेगा, कन्सलटेटिव कमेटी से कोई फायदा नहीं होगा; इसलिये यदि आपको कन्सलटेटिव कमेटी को रखना है, यदि आप को ये सब बहस हाउस में कम कराना है और यदि उस कमेटी को उपयोगी बनाना है, तो आप कन्सलटेटिव कमेटी को रियागॉनाइज कीजिये और जो छोटे छोटे मसले यहां पेश किये जाते हैं, उन का वहीं निबटारा कर दीजिये। किसी स्टेशन पर गाड़ी को ठहरा देना, कहीं हॉल्ट बना देना, कहीं सड़क बना देना, कहीं प्लेट-फार्म बना देना, ये सब मामले कन्सलटेटिव कमेटी के हैं, न कि हाउस में लाये जायें और इसी लिये कन्सलटेटिव कमेटी बनाई गई थी? लेकिन मैं देखता हूँ कि ये सब बातें यहां बहस की जा रही हैं। इस लिये उठाई जा रही हैं कि मेम्बरों के पास इस के अलावा कोई चारा नहीं है, वे समझते हैं कि चूँकि कन्सलटेटिव कमेटी में मेरी बात नहीं मानी जाती है, इस लिये हाउस में कहूँ तो शायद कुछ हो जाय।

इसलिये मैं पुनाचा साहब से कहूँगा कि जब कन्सलटेटिव कमेटी की मीटिंग करें, तो कम से कम अपने रेलवे के अफसरों को हिदायत करें कि जब सदस्य कोई सवाल सामने रखते हैं, तो उन पर पूरा गौर किया जाय। ऐसा नहीं होना चाहिये कि किसी छोटे अफसर को एन्कवायरी करने के लिये दे दिया और उन्होंने जो लिख दिया, उसी को मान लिया जाय। मुझे यह कहते हुये दुख होता है कि रिजर्वेशन के बारे में जब कोई चिट्ठी लिखता हूँ कि वहां गड़बड़ी होती है—आप जानते हैं कि लखनऊ इस के लिये बहुत बदनाम है, वहां काफी गड़बड़ी होती है और वह गड़बड़ी कभी मिट नहीं

सकती—राम सुभग सिंह के टाइम से आज तक लखनऊ कभी सुघर नहीं सका—और जब उन को इस के लिये लिखा जाता है तो वे ऐसा जवाब दे देते हैं कि जिसमें फिर आगे बात चल ही नहीं सकती। ये सब बातें इस कमेटी में तय हो सकती हैं, लेकिन यह तब ही हो सकता है जब आप इस को रिजार्गनाइज़ करें, अपने अफसरों को हिदायत दें कि इन पर अधिक ध्यान दें, किसी इंस्पेक्टर के लिखने ही पर उस का सारा दारोमदार न समझा जाय।

इसी संदर्भ में मैं रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्रालय का क्या सम्बन्ध होता है—वह कहना चाहता हूँ। रेलवे बोर्ड एक मुप्रिम बोर्ड है, बहुत पावरफुल बोर्ड है। शायद जब किदवर्ड साहब थे, और जब लाल बहादुर शास्त्री जी मिनिस्टर थे, उन्होंने कहा था कि हम कन्ट्रोल नहीं कर सकते, कोई रिज़ाइन करने को थ्रटन करता है कि मैं रिज़ाइन कर दूंगा और जब रेलवे बोर्ड के अफसरान देखते हैं कि मिनिस्टर साहब ज़रा गफलत में हैं, तो उनसे कोई भी काम करा लेते हैं, सैक्शन करा लेते हैं, इस पर आपको ज़रा केअरफुल रहना चाहिये। मैं यह नहीं कहता कि सब बुरे लोग हैं, लेकिन एक सिस्टम ऐसा बन गया है—इसमें आदमी के अच्छे या बुरे होने की बात नहीं है, एक ढर्रा बन गया है, उसको वे चेन्ज नहीं करना चाहते, वे पब्लिक व्यू के एप्रिशियेटिव नहीं हो सकते हैं। मैं चाहता हूँ कि आपको यह पब्लिक यूटिलिटी सर्विस कैंडर दरअसल में पब्लिक यूटिलिटी सर्विस होना चाहिये और यह तभी हो सकता है, जब आपके अफसरान या आपका मंत्रालय या रेलवे बोर्ड पब्लिक व्यूज़ का एप्रिशियेटिव हो, उसको रेज़िस्ट करने की बात उसमें न आवे और वह देखें कि जो जायज़ बात है, उसको माना जाय।

मान लीजिये कि किसी आदमी ने कहा कि यहां हॉल्ट होना चाहिये, एक दूसरे स्टेशन से आठ मील का डिफरेंस है—तो आपके अफसरान का पहला रिएक्शन यह होता है कि

इसमें खर्चा बढ़ जायगा, टार्गिमिज़ कम हो जायेंगी, ट्रेन्ज लेट चलने लगेंगी—यह जवाब हमको मिलता है। अगर रात को गाड़ियां उस हाल्ट पर ठहराई जायेंगी तो हमें बत्तियों का इन्तज़ाम करना पड़ेगा—इस लिये हाल्ट क्यों बने। आज हाल्ट्स के बारे में इक्वल डिस्ट्रीब्यूशन आफ़ माइलेज तो कहीं भी नहीं है, कहीं पर तीन मील पर स्टेशन है तो कहीं पर आठ मील पर है, कहीं 6 मील पर है। आज होता क्या है कि एक गाड़ी इधर से आती है और दूसरी उधर से आती है, तो एक को ठहरना पड़ता है, लेकिन यदि बीच में हाल्ट कर दिया जायगा, तो उससे लेट रनिंग-आफ़-ट्रेन्ज बहुत कम हो जायगा। अगर आप ऐसा नहीं करेंगे तो क्या होता है—लोग चैन पुल करते हैं, गाड़ियां ज्यादा रुकती हैं, लोग बिना टिकट उतर जाते हैं, गाड़ियां ज्यादा लेट हो जाती हैं। इसलिये मैंने आपसे निवेदन किया कि ज़रा पब्लिक व्यूज़ का एप्रिशियेशन होना चाहिये ताकि लोग महसूस कर सकें कि रेलवे वास्तव में पब्लिक यूटिलिटी सर्विस है, इससे हम लोगों को फायदा हो रहा है। आज लोग यह समझते हैं कि जैसे दूसरे डिपार्टमेंट्स हैं—पुलिस का डिपार्टमेंट है, मिलिट्री का डिपार्टमेंट है, व्यूरोक्रेटिक ढंग का, वैसा ही रेलवे का ढंग है। मैं नहीं चाहता कि हमारी पब्लिक यूटिलिटी सर्विस इस प्रकार की हो।

तीसरी बात यह है रेलवे के मुलाज़िम असन्तुष्ट रहते हैं? इस लिये नहीं कि उनको पांच रुपया कम देते हैं, उनके साथ हायर-आफिसरज का जो व्यवहार होता है, उससे वे ज्यादा असन्तुष्ट होते हैं। अभी मेरे मित्र ने कहा कि रेलवे बोर्ड के सर्कुलर्स निकलते हैं, किन्हीं लोगों पर तो वे लागू हो जाते हैं और किन्हीं पर लागू नहीं होते, बीसियों पचड़े लगा कर, पिछले सर्कुलर्स का एक्ज़ाम्पल दे कर उनको खत्म कर दिया जाता है—ऐसा नहीं होना चाहिये। आपके लिये सब बराबर होने चाहिये—कोई नौकर प्रिय हो और कोई दुश्मन हो, ऐसा नहीं होना चाहिये। अगर

[श्री डा० ना० तिवारी]

उनके साथ एक-सा बर्ताव किया जायगा, उनके साथ भलमनसाहत का व्यवहार किया जायगा, यदि उनको ठीक तरह से समझा दिया जाय, तो इतनी दिक्कत आपको नहीं होगी, जितनी आज होती है। जब वे आपके एम्प-लाइज्ड हैं, आपके यहां काम करते हैं तो उनकी सुविधाओं का ध्यान आपको रखना होगा। मैं किसी व्यक्ति विशेष के बारे में नहीं कहना चाहता कि किसको आप क्या दीजिये या न दीजिये, लेकिन आपका एक-सा व्यवहार होना चाहिये, सब के लिये एक-सा निर्णय होना चाहिये। आज हम किसी को दुलारते हैं तो किसी को इग्नोर करते हैं, और किसी को डांटते हैं तो दिल में बौखलाहट शुरू होती है और उस बौखलाहट का रूप यह होता है कि किसी दूसरी बात को लेकर स्ट्राइक बगैरह होती है या आपकी वे अवहेलना करते हैं, आपकी बेइज्जती करने की कोशिश करते हैं, दूसरे ढंग से सीधे सामने नहीं आते हैं। यह बात नहीं है कि उनकी डिमाण्ड नहीं मानी गई तो ऐसा होता है, वह चीज तो सामूहिक होती है, लेकिन छोटे छोटे व्यवहार का बहुत असर होता है, उसका इम्पैक्ट होता है। अगर आपका व्यवहार अच्छा होता है तो उसका इम्पैक्ट अच्छा होता है, उसमें भावना भी अच्छी होगी। मैं यह बातें इस लिए कह रहा हूँ ताकि सभी लोगों को सुविधा मिल सके। यह कोई बड़ी-बड़ी बातें नहीं हैं, छोटी-छोटी बातें हैं। स्टेशनों पर रेलवे की जो एप्रॉच रोड्स हैं उनकी हालत आप जाकर देखें तो ऐसा मानूँ होता है कि उनका कोई मां-बाप नहीं है। किसी वैटिकुलर ट्रैफिक से आप जाएँ तो ऐसा लगता है कि कहीं गाड़ी न टूट जाए, कहीं गिर न जाएँ। अपनी कास्टीटुएन्सी में मैंने इन सड़कों की हालत देखी है, पता नहीं उन सड़कों की रिपेयरिंग के लिए कोई सैंक्शन भी होती है या नहीं। एक मर्तबा एक सड़क बना दी गई तो फिर शायद ऐसा समझा जाता है कि बाबा आदम के जमाने तक वह चलेगी। एक एक, दो दो फिट के गड्ढे उनमें पड़े हुए हैं।

इन सब बातों का खयाल आपको होना चाहिए। आखिर रेलवे यूजर्स के लिए है, रेलवे मिनिस्ट्री, उसके इतने सारे आफिसर्स और कर्मचारी इसलिए नहीं हैं कि वे पब्लिक पर हुकूमत करें बल्कि इसलिए हैं कि पब्लिक को सुविधा पहुंचाएं। यदि पब्लिक रेलवे का इस्तेमाल करना छोड़ दे तो न आप रहेंगे, न रेलवे मिनिस्ट्री रहेगी और न गाड़ियां रहेंगी। इसलिए आपका दृष्टिकोण इस प्रकार का होना चाहिए कि पब्लिक आपकी वाह वाही करे, गाली न दे। कम से कम आप स्टेजन्स पर इतनी सुविधा तो दीजिए कि पीने का पानी मिल सके, आने जाने के लिए अच्छी सड़कें मिल सकें और स्टेजन्स पर सुरक्षा रहे।

एक बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि फुएल का कंजम्पशन दिन व दिन बढ़ता जा रहा है। इसका कारण यह नहीं है कि आपने ज्यादा गाड़ियां चला दी हैं। इसका क्या कारण है, इसको आपने कभी समझने की कोशिश नहीं की है। दो तीन स्टेजन्स तो मैं स्वयं जानता हूँ जहां पर कि ईंटों के भट्टे रेलवे के कोल से नगते हैं। पहलेजा घाट, सोनपुर और मोरघ-पुर और दूसरे स्थानों पर घर में जलाने के लिए या ईंटों के भट्टों के लिए बाहर से कोयला नहीं आता है। जो इंजन चलाते हैं उनका पैसा बंधा हुआ है, लोगों ने पैसे दे दिए और उन्होंने इंजन से नीचे कोयला गिरा दिया, लोग उसको उठा ले जाते हैं। यही वजह है कि फुएल का खर्चा बढ़ता चला जाता है। इन सब बातों को आप रोकिए क्योंकि इसका नतीजा यह होता है कि पसेन्जर्स पर बरडेन बढ़ता है। आपका खर्चा नहीं चलना है तो आप टिकट के दाम बढ़ा देते हैं।

इसके अलावा 25 परसेन्ट पसेन्जर्स फ्री मफर करते हैं। इससे कम नहीं। इसी प्रकार 25 परसेन्ट चार्जिएबिल गुड्स, जिस पर कि भाड़ा लगना चाहिए, फ्री जाता है। कुछ यहां टिप किया, कुछ वहां टिप किया और चले गए। इससे रेलवे की आमदनी कम होती है। इसका बोझ उन ईमानदार पसेन्जर्स पर जो कि भाड़ा देने वाले हैं, जाकर पड़ता है

और जो नहीं देने वाले हैं उनके लिए, आप एक रुपए की जगह पर दस रुपए कर दीजिए, कोई मुजायका नहीं। जो देने वाले हैं उन्हीं पर भार पड़ता चला जा रहा है, जो फ्री चलने वाले हैं उनको आपके टिकट के दाम बढ़ाने की भी कोई परवाह नहीं है। इस तरफ भी अगर आप ध्यान दे सकते हैं तो ध्यान दीजिए। आपने दाम बढ़ाए, मैं ज्यादा तो नहीं कहना चाहता लेकिन मैं समझता हूँ अगर आप किफायत की तरफ ज्यादा ध्यान रखें तो बहुत सी मदें आपको मिलेंगी जिनमें आप किफायत कर सकते हैं। आप रेलवे के करोड़ों रुपए बचा सकते हैं। जो रेलवे बोर्ड है, उसको बैठ कर स्टडी करना चाहिए कि किन-किन चीजों में लूपहोल्स हैं, कहां कहां छिद्र हैं, उनको बन्द किया जाए। आप इन सब बातों को देखिए।

आप मुलाजिमों की तरफ भी ध्यान दीजिए। हजारों शिकायतें आती हैं कि उनको परमानेन्ट नहीं किया जाता। कैजुअल लेबर के सम्बन्ध में एक और बात है। शायद ऐसा कोई हूल है कि अगर वे बरस डेढ़ बरस लगातार काम करें तो उनको परमानेन्ट बना दिया जाता है। इसलिए उनको 3-4 महीने ही काम पर रखा जाता है, फिर हटा दिया जाता है ताकि उनकी सविस की कन्टीनुइटी न रहे।

श्री स० मो० बनर्जी : एक दिन ब्रेक करके फिर ले लेते हैं।

श्री द्वा० ना० तिवारी : यही होता होगा। तो इसीलिए घाटा होता है कि छिद्र आप बन्द नहीं कर सकते। यह आपकी इनकैपेसिटी है कि आप इन छिद्रों को बन्द नहीं कर सकते और लोगों पर भार बढ़ाते हैं। जो लेबरर्स हैं उनके साथ धोखा होता है। इन्हीं सब बातों से डिस्टेस्टिफिकेशन बढ़ता है। इन छिद्रों को आप प्लक कीजिए और बैठ कर देखिए कि कहां-कहां आप बन्ना सकते हैं। आपको बहुत सी ऐसी मदें मिलेंगी। आप डी० एम०

और जी० एम० के दफ्तरों में जाइए, वहां तीन घंटे से ज्यादा कोई काम नहीं करता है। बनर्जी साहब शायद बुरा मानें, क्योंकि वे किसी यूनियन के प्रेसीडेंट हैं, किसी के सेक्रेटरी हैं।

श्री स० मो० बनर्जी : मैं 18 साल तक खुद मजदूर का काम करता रहा, मैं कोई पैदायशी लीडर नहीं हूँ।

श्री द्वा० ना० तिवारी : वहां पर एक क्लक की जगह पर दो हैं क्योंकि वे काम ही नहीं करते हैं। मैंने देखा कि इंडिया आफिस, लंदन में 1100 आदमी हैं और काम कोई नहीं है। कोई भी अपनी रेस्पॉसिबिलिटी नहीं समझता है कि हमको कुछ करना है। तो आप इन आफिसेज में जाकर देखिए। मैं यह नहीं कहता कि आप लोगों को रिट्रेन्च कर दीजिए बल्कि जो आगे बहाल होने वाले हों उनको न रखिए। आज तो यह होता है कि जनरल मैनेजर किसी आदमी को चाहता है या किसी को ओव्हाइज करना है तो आदमी रख लेता है। इस प्रकार से कमी भी एकोनामी नहीं हो सकती है। अगर इन सब बातों को आप बन्द कर दीजिए तो फिर घाटे की नौबत नहीं आएगी। फुएल कंजम्पशन, स्टाफ और रनिंग एक्सपेंसेज, इनमें बहुत सारी किफायत हो सकती है।

कभी-कभी ऐसा भी होता है जैसा कि रोड-वेज में है कि जरा-सा डिफेक्ट गाड़ी में आ गया तो गाड़ी बन्द कर दी, अगर किसी कम्पनी में रिपेअर के लिये गाड़ी गई तो हजारों रुपए का बिल आएगा। वैसे ही आपके यहां भी होता है कि इंजन में थोड़ी सी खराबी आ गई तो छोड़ दिया। एक दोस्त ने यहां पर जैसा कहा कि रेलवे के कारखानों की प्रोडक्शन कॅपेसिटी मिसयूज की जाती है। मैं नहीं जानता कि कोई अफसर इलमारी बनवाता है या नहीं क्योंकि मैंने देखा नहीं लेकिन इस बीच को तो आप देख सकते हैं कि उस कारखाने की

[श्री द्वा० ना० तिवारी]

कितनी प्रोडक्शन कैपेसिटी है, उस कैपेसिटी तक वह काम करता है या नहीं कितना प्रोडक्शन हो रहा है, कितनी आमदनी हो रही है और कितना खर्चा हो रहा है। बिना इन सब बातों को देखे हुए आपका काम नहीं चलेगा। जब आप देखेंगे कि कितनी कैपेसिटी है, कितना प्रोडक्शन हो रहा है तभी आपको मालूम होगा कि कितना और बढ़ा सकते हैं। यदि आप इन सब बातों पर ध्यान देंगे तो मैं समझता हूँ आपको घाटे का बजट पेश करने की नौबत नहीं आएगी और लोगों का विश्वास भी आप पर जमेगा। अधिक समय न लेकर मैं समाप्त करता हूँ।

श्री देवेन सेन (आसनसोल) : श्रीमन्, रेलवे बजट पढ़ने से मालूम होता है कि एक नयी बीमारी रेलवे में आ गई है जो कि पहले नहीं थी। वह घाटे की बीमारी है। प्रथम पंचवर्षीय योजना में कोई घाटा नहीं, द्वितीय पंचवर्षीय योजना में भी कोई घाटा नहीं। तृतीय पंचवर्षीय योजना में भी शुरू में कोई घाटा नहीं। 1966-67 से घाटा होता है। फिर 1967-68 और फिर 1968-69 में भी घाटा आया। क्या ग्रास ट्राफिक घट गया ? नहीं। 1956 के मुकाबले में ट्राफिक डबल हो गया। पहले 583 करोड़ रुपए था जो कि 1967 में 1141 करोड़ रुपए हो गया। क्या ट्रेन फेयर घट गया, पेसेन्जर फेयर या गुड्स ट्राफिक फेयर घट गया ? यह भी नहीं घटा। मैं देखता हूँ कि ट्रेन फेयर जो पहले 1.28 रु० था वह बढ़ कर 1.80 रु० हो गया। हाल की जो इंफ्लेज हुई है, उसको इसमें गिना नहीं है।

16.00 hrs.

रेलवेज में घाटा क्यों होता है यह मेरी समझ में नहीं आता है। जब से यह रेलवेज चालू हुई है इससे पहले रेलवेज में कभी घाटा नहीं होता था। रेलवेज में सब मिला कर कुल इनवैस्टमेंट 3470 करोड़ रुपये का है। जितना इनवैस्टमेंट पब्लिक सैक्टर में है सब

मिला कर रेलवे में इनवैस्टमेंट ज्यादा है इसलिए रेलवेज का घाटा हमें तकलीफ देता है। रेलवेज के घाटे पर हमें सोचना पड़ता है। उसकी इनक्वायरी होनी चाहिए। मैंने देखा है कि रेलवेज के घाटे का प्रधान कारण यह है कि रेलवेज में कैपिटल इनचार्ज विनियोग पर कोई कंट्रोल नहीं है। पहली पंचवर्षीय योजना में 29 करोड़ रुपये का विनियोग हुआ, दूसरी पंचवर्षीय योजना में 110 करोड़ रुपये का विनियोग हुआ और तीसरी में विनियोग हुआ 228 करोड़ रुपये का लेकिन 1966-67 में विनियोग हुआ 275 करोड़ रुपये का। 1966-67 से ही रेलवेज को घाटा हुआ। इन दोनों का सम्बन्ध होता है। जितना कैपिटल इनवैस्ट किया जा रहा है उसके मुताबिक नफ़ा, उसके मुताबिक ट्रैफिक और उसके मुताबिक काम नहीं होता है इसलिए रेलवे में घाटा होता है। इसकी जांच होनी चाहिए। मैं डिमांड करता हूँ कि एक इनक्वायरी कमेटी हो जो कि इस बात को देखे कि रेलवेज में यह घाटा क्यों होता है। उसकी इनक्वायरी की जाय।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवेज में घाटे का एक और कारण है और वह कारण यह है कि वहां पर होने वाली पिलफ्रैज रोकी नहीं जा रही है। मैंने पार्लियामेंट के इसी सेशन में एक प्रश्न किया था कि आसनसोल डिवीजन में यह डैम्रैज कितना लिया जाता है ? इस का उत्तर देते हुए रेलवे मंत्री महोदय ने बतलाया था कि 6 महीने में 72 लाख रुपये बतौर डैम्रैज के दिया गया। यह 6 महीने का उन्होंने बतलाया था तो आप समझ सकते हैं कि एक वर्ष में वह कितना होगा ? दूसरे एक आसनसोल डिवीजन में यह रकम 1 करोड़ रुपये की हो तो समूचे देश के लिए रेलवेज को डैम्रैज के लिए कितना रुपया देना पड़ता होगा ?

अब मैं थोड़ा-सा अपने इलाके की बाबत अर्ज करना चाहूंगा। आसनसोल में हाल में एक आर्डर दिया गया है कि 1000 क्लास 3 और

4 स्टाफ़ में छंटाई करो। मैंने इस बारे में एक प्रश्न किया था लेकिन मंत्री महोदय ने उसका जवाब नहीं दिया लेकिन मैंने अपने डंग से यह खबर निकाली कि हाल में ऐसा आर्डर दिया था कि 1000 आदमियों की वहां पर छंटाई कर दी जाय। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय वहां पर उस बारे में जवाब दें।

मैं यह भी बतलाना चाहता हूँ कि आसन-सोल स्टेशन में ईस्टर्न साइड और वैस्टर्न साइड में दो रेलवे ब्रिज हैं। यह दोनों रेलवे ब्रिज तंग हैं रूफ फ्लैट नहीं है, ऊंचाई भी कम है और जब पानी बरसता है तो ब्रिज का फ्लोर डूब जाता है। उनमें सुधार कीजिये। उन दोनों ब्रिजों को आप बड़ा कीजिये। वहां पर लाइट दीजिये। रूफ को फ्लैट कीजिये।

कुलटी एक बड़ा जंक्शन है। कुलटी रेल लाइन उसको दो हिस्सों में बांट देती है और होता यह है कि अगर उधर आना हो तो उनको तकलीफ़ होती है क्योंकि वहां पर कोई ओवर-ब्रिज नहीं है और हमेशा वहां आपका आना जाना बंद रहता है। एक, एक दो घंटे लग जाते हैं। मेरी वह अपनी कांस्टीटुएन्सी है और हालत यह है कि इस पार से उस पार जाने के लिए 1, 2 घंटे इंतज़ार करना पड़ता है।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि मैं उस इलाके का एम० पी० हूँ लेकिन मैं यूनियन के मੈम्बर के नाते चितरंजन में घुस नहीं सकता। एक एम० पी० होने के नाते मैं घुस सकूंगा या नहीं यह तो मैं ठीक से नहीं कह सकता, शायद बतौर एम० पी० के मैं घुस सकूँ लेकिन यूनियन के मੈम्बर होने के नाते मैं चितरंजन में नहीं जा सकता। वहां पर मनाही है और कोई यूनियन का आदमी वहां पर नहीं जा सकता है। यह चितरंजन की हिन्दुस्तान में सिर्फ़ एक ही निराली मिसाल है कि जहाँ पर कोई भी बाहर का आदमी नहीं जा सकता है। रूरकेला में सब जा सकते हैं, दुर्गापुर में सब जा सकते हैं, भिलाई में सब जा सकते हैं, लेकिन चितरंजन में कोई आदमी नहीं घुस सकता है। इसलिए

वहां पर बहुत अन्याय व अत्याचार होता है। हाल में वहां पर एक घटना हुई, हड़ताल हुई थी, कुछ आदमियों की छंटाई हुई थी, कुछ आदमियों को मज़ा हुई थी। उसको देखने के लिए हम नहीं जा सकते हैं इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन पर बड़े पैमाने पर एक इनक्वायरी बैठा दी जाय सिर्फ़ इसको देखने के लिए कि रेलवेज में घाटा क्यों होता है? मेरा शक़ है कि शायद रेलवे अफसरान में ऐसे आदमी हैं जो कि प्राइवेट सैक्टर की तरफ़ झुके हुए हैं और चाहते हैं पब्लिक सैक्टर गिर जाय क्योंकि अगर वैसा होता है तो प्राइवेट सैक्टर की पोज़ीशन अच्छी हो जायगी। हिन्दुस्तान जिसके लिए कहा जाता है कि यहां पर मिक्सीड एकोनामी चलती है। दरअसल उसमें प्राइवेट सैक्टर ज्यादा बढ़ता है और वह प्राइवेट सैक्टर बढ़ना रुक जायगा। अगर प्रशासन पब्लिक सैक्टर की तरफ़ झुका, यह भी मेरे दिल में शक़ होता है।

चूँकि मेरा समय ख़त्म हो गया है इसलिए मैं और ज्यादा नहीं बोलना चाहता। इतना ही कह कर मैं अपने कटमोशन रखता हूँ।

SHRI G. S. REDDI (Miryalguda) : Mr. Chairman, I had no occasion to speak in the general debate on the Railway Budget. Now I will take this opportunity to speak about the need for a railway line in Nalgonda district which is my constituency. Excepting for a few miles, there is no railway line throughout the whole of Nalgonda district. As you know, the Nalgonda district was once a communist-affected district, and it is for the first time that the Congress Party has won in a great majority there. Therefore, the people expect that some thing should be done to that district. I plead that something should be done in the matter of laying a railway line.

I say this not only for this reason. The Nagarjunasagar project is in my constituency. The produce from this project is able to feed many of the States, with the latest improvement in the ayacut producing paddy. In this way, most of the produce of the ayacut under the Nagarjunasagar project has

[Shri G. S. Reddi]

to be exported from the district to other parts of the country, specially Kerala, Maharashtra, Bihar and others. All these States are getting rice exported from Nagarjunasagar. Therefore, the importance of a railway line in this district and in my constituency cannot be overstressed. Hence I plead with the Railway Minister to do this as early as possible.

There is a railway line from Guntur to Macherla. From Macherla to Kazipet via Nagarjunasagar and Nalgonda will bring any quantity of the produce under the Nagarjunasagar project to other parts of the country. The railway line between Macherla and Kazipet passes through my district and constituency. By laying a railway line as I have suggested, not only will be providing railway communication in a place where there is no such communication now, but it will also help in exporting easily all the produce from the district and from Nagarjunasagar to other parts of the country where it is greatly needed.

With this object, I have also addressed the Railway Ministry in this matter. The Railway Minister is favourable to laying this railway line...

SHRI RANGA (Srikakulam) : Is he favourable or is it still in correspondence ?

SHRI G. S. REDDI : ...excepting the fact that the bridge over the Krishna which has to be put up costs very much. He says it will cost Rs. 20-30 lakhs. Even an expenditure of Rs. 20 to Rs. 30 lakhs is nothing compared to the huge produce that will be exported to other parts of India, compared to the profit that will accrue to the other parts of India as well as Andhra Pradesh.

SHRI RANGA : Let him extend it from Macherla to Nagarjunasagar.

SHRI G. S. REDDI : There is already a line. That is a goods line. The Railway Ministry can, to begin with, start passenger traffic between Macherla and Nagarjunasagar. The Ministry says that the railway line has been put up by the Andhra Government. It can be acquired by the Railway Ministry and open to passenger traffic. There are a number of buses plying between Macherla and Nagarjunasagar, making huge profits. So, it is not that there is no traffic. Actually, the traffic is heavy,

and it can be tapped by the railway if the Railway line that is already there is opened to passenger traffic.

The railway line can be started from Kazipet, and by the time it reaches Nagarjunasagar, the railways will be in a position to take up the bridge over the Krishna river. The Andhra Pradesh Government is very anxious, and therefore, this is the solution. The railway can be extended up to Krishna river from Kazipet to begin with, and for the present a boat or steamer can ply across the river till the bridge is constructed.

There is another line, Ongole to Kazipet. Ongole to Macherla can be easily connected, thereby lessening the distance between Madras and Hyderabad. This will be of the greatest advantage to the Railway Ministry and this Government, if they have this line between Ongole and Kazipet. Therefore, I propose that the Railway Ministry take up this line between Ongole and Kazipet, or even Macherla to Kazipet to begin with, and the line can be started from the Kazipet end.

There is also great traffic between Manmad and Secunderabad. This is a metre gauge line. There is the Ajanta Express going on this line. There is an archaeological centre and tourist centre, and this tourist traffic can be tapped by means of laying a broad gauge line between Hyderabad and Manmad.

With these words, I support the Demands of the Ministry.

SHRI DINKAR DESAI (Kanara) : I am very sorry to say that I am not in a position to congratulate the Railway Minister on the Supplementary demands.

Last year, when the railway budget was presented by the Minister, he ended with a small deficit of Rs. 2 crores for the current year, and now he has come forward with the suggestion that we should vote an additional Rs. 21 crores. That means, a small deficit of Rs. 2 crores has increased to Rs. 23 crores. I would like to know what kind of budgeting this is.

I would have certainly understood if the deficit of Rs. 2 crores had gone up to Rs. 4

crores or Rs. 5 crores, but it has become nearly Rs. 23 crores. So, I would like to know how this can be called a budget at all. This is absolutely wrong. This is happening because the Ministry is not applying its mind properly to the preparation of the budget. This is a fundamental question. When you go on spending without the approval of Parliament, and at the end of the year you come and say, "We have already spent Rs. 25 crores more" or in the case of the general budget "Rs. 300 crores more", and so "Please vote for this also", is this democracy? It is absolutely undemocratic to do so. You ignore the Parliament, you do whatever you like without approval of Parliament, and then, at the end of the year you come and say, "We have already spent this much and vote for more." You are putting us in a very embarrassing situation. And thus, the preparation of the budget has become practically a farce in this country, and it is a fraud on Parliament; your budget has nothing to do with the realities in the country.

16·15 Hrs.

[MR. SPEAKER *In the Chair*]

I know that the Minister has given two main reasons for this increased deficit. The first reason that he has given is economic recession. Everybody knew about the recession. Why did you not take that into consideration? I would like to know that. How much have you lost in goods traffic. You have said that it is Rs. 17 crores. In your last budget you had said that the goods traffic would increase in spite of the fact that you knew that there would be a recession. This shows that you only depend on the Railway Board, and there was some criticism of the Railway Board. They also do not apply their mind to this. They just take the old figures and put in the same figures and this is how they prepare the budget.

The second reason given is increased dearness allowance. I think it is about Rs. 10 crores more. That is the figure you have given in your speech. You knew that you will have to pay more dearness allowance because the prices had gone very high and they are still rocketing. These things were anticipated. Not only that. In spite of your giving increased dearness allowance, you

are not giving enough to our workers. That shows that as long as the price spiral is there and the inflation in this country continues, all our undertakings, not only the railway which is the biggest undertaking of the Government of India, but also other nationalised undertakings will not give profits. They are not giving profits, they are giving only losses. That is what is happening. That is why I would like the Railway Minister to bear this in mind in future and see that when the budgets are not properly prepared it is very unfair to Parliament to come forward at the end of the year and say, "Please give us additional amounts", which amounts to crores of rupees.

Then, I feel honestly that our railways will have no financial future at all. Please do not blame the recession only. Unless fundamentally the whole mentality of the Railway Ministry and the Government of India changes with regard to efficiency and economy in our railways I do not think there is any future for our railways. We have many advantages. We are one of the biggest railway systems in the world, and compared with the system of railways in the United States and the Soviet Union, we have got also an advantage over those two railway systems because our country is very densely populated as a result of which every day 60 lakhs of people travel on our railways. You cannot get such a huge figure either on the American or the Soviet Union railways, because those countries are sparsely populated. If we take the route mileage of our country and distribute it according to the population, certainly our railways, are the most crowded in the whole world. In a way that is an advantage: not that I say that overcrowding should be encouraged; it must be less. But from the financial point of view you have got so much of revenue from those passengers. This does not happen in the American railways or in the railways of the Soviet Union. It has a great advantage. But, in spite of those advantages, our railways are showing huge losses. I would like the Railway Minister to consider why that is happening.

Coming to goods traffic, please don't be under the impression that the economic position of goods traffic will improve

[Shri Dinkar Desai]

even if there is no economic recession. I will tell you why. After some years, we are not going to import foodgrains from America, because we are given to be self-sufficient in food. To that extent, the railways will learn less. Secondly, the competition from road transport is very severe. Road transport has 2 or 3 advantages over the railways. Firstly, it is cheaper; then there is no pilferage and there are no delays in road transport. Here to get a waggon, you have to wait for months, as a result of which a large proportion of goods traffic is being diverted to road transport. Three years ago the Chairman of Hindustan Levers, one of the biggest concerns in India, made a statement that by diverting their consumer goods from railways to road, they have saved more than Rs. 1 crore annually. That is from one company alone. That shows the severe competition from road transport. Except for five or six items like iron and other ores, coal, salt, cement and steel, a time will come when all the other consumer goods will not be carried by the railways but by road transport.

Unless you reduce your cost of running the railways, I do not think it would be possible to improve its economy. The old days are over. During British days there was no road transport and no diesel revolution. Hereafter, there will be more roads in the country, particularly in the rural areas. Therefore, unless the railway improve their economy and efficiency, they will have no future.

Railways have other functions also from the point of view of defence regional development, etc., which are also important. If you see the railway map of India, you will find that our railways are not properly distributed over all the regions. We want every part of the country to be developed economically and industrially. It is not possible unless there are railways and other transport facilities there, because the railways are the fore-runner of industrialisation. I can give any number of instances. Bangalore is the head-quarters of Mysore State and Poona is very near Bombay. Still, the Bangalore-Poona line is not broad gauge, with the result the region between them is not industrially developed and transit cost is very heavy. I know the Railway

Board is broadening the line from Poona to Miraj only, which is the boundary of Maharashtra. Why not extend it upto Bangalore? If the Minister is charged that this is discrimination, he has no answer. I consider India as one whole, but unless you make the wholeline broad gauge, that region will not develop. It is a region rich agriculturally and in minerals and hydro-electric potentiality. I come from that part of the country. There are four rivers in my district having a hydel potentiality of 3½ million KW.

Huge quantity of electricity can cheaply be produced. There is the Sheravati project, the Kali project, the Gangavali project and the Aghanashini project. This is a very rich region. There must be the Hubli-Karwar railway line, because you cannot develop that rich agricultural and mineral area unless there is railway connection. Hubli-Karwar is only 88 miles. I have worked out with the help of an expert what will be the cost for that railway. It will be about Rs. 19 crores. For the iron ore from Bellary District Karwar is the nearest port. If it is taken to Karwar port on each ton of this ore we are going to save Rs. 16 and every year if you carry two million tons you will be saving more than Rs. 3 crores. That means within six years you will get back the capital which you will spend on the Hubli-Karwar railway.

Sir, I can give any number of instances like this, but there is no time. I do not want to say that only the region from which I come should be developed. If you see the history of development, what has happened during the British days? They developed only three ports—Bombay, Calcutta and Madras. Those three regions have been further developed industrially. Most of the factories you will find in Bombay and Calcutta regions and to some extent in Madras also.

SHRI NAMBIAR : Only Madras City.

SHRI DINKAR DESAI : It is a very wrong policy. Even from the defence point of view all parts of the country must be developed. That is why I request the Railway Minister to have a ten-year plan and not a five-year plan because all this cannot

be done in five years. I know very well that the problems are very vast when he has to consider where the new railway lines should be constructed. They should be constructed in those regions which are economically backward today and potentially rich. That is in the interest of the whole country. We should not take a parochial view. That would be very wrong. I would not be sorry if any other part of India which is really backward is to be connected by railways. If you consider that a railway line should be constructed there, I will agree to that and I will wait to get a railway line in my region if I am convinced that my necessity is not so urgent when compared to the other areas. We must think from an all-India point of view.

Sir, if you take into account the current year's deficit and the deficit for the next year it comes to about Rs. 50 crores. I think hereafter we are going to have only deficit budgets. That has been the impression of so many people in this country. In this connection I would like to recite four lines of poetry which has been composed in my own language. I am very happy to say that the Minister knows my language because he also comes from Mysore. These are the four lines :

*Poorna khota agi railina bajettu
Sancharigala hunega hachichdaru bottu
Kattigattale korathe prathiyondu sarthi
Janara kise Kattarisi madidaru bharthi.*

It means that in order to fill up these deficits we have to cut the pockets of the common man. I would request the Railway Minister not to cut the pockets of the common man hereafter. We have to find Rs. 50 crores. You may say that we are increasing the freight on goods traffic. But ultimately it is the common man who will have to pay because he will be purchasing consumer goods and other things transported through the railways the prices of which will go up if the freights go up. Please do not forget the common man. After all, Railways is the biggest national undertaking. If that undertaking does not give reasonable profits and becomes a white elephant then the mentality will not be good for nationalisation also. Then everybody will say that socialism is also a failure because nationalisation is a part of socialism and Congress has accepted the pattern of socialism. We know what kind of pattern we have got.

You take any nationalised industry, not only the railways are they earning any profits? That will result in our losing faith in nationalisation. I have every faith in nationalisation. Our railways certainly have some achievements to their credit. I have read with great interest the book which the railways have distributed about the achievements of the railways. Certainly, there are some achievements. But they will not be able to achieve anything in future unless they are economically successful. So, they should try to increase their efficiency and achieve economy so that the railway system will be come more and more successful.

SHRI R. S. ARUMUGAM (Tenkasi): While supporting the supplementary demands and Demands for Grants of the railways, I want to say a few words on some specific matters. I am glad to note that the Railway Minister has agreed to reconsider the levy of surcharge for third-class sleeper accommodation.

There is a proposal to construct a railway line from Tirunelveli to Cape Comorin, which is the southern-most part of India. The people of Tamilnad expected this railway line to come up this year. But, it has not found a place in this year's railway budget. Cape Comorin is a very important place. Hundreds of thousands of tourists go there every year, both from inland and abroad. Whenever we ask a question about this railway line the reply from the railways is that the survey of the line is going on. I want to know from the Minister how long the survey will go on. I want the Railway Minister to give an assurance in this House that this railway line will be taken up this year.

I read in the papers that there is a proposal to convert the metre-gauge line from Tirunelveli to Madras into broad-gauge. Now that Tuticorin port has become a major port, unless the railway line is made fit for heavy traffic, we cannot achieve the object for which that port was constructed. Therefore, connecting Tuticorin with Madras and Cochin by broadgauge is inevitable. I hope the conversion of this line into broad-gauge will be made as soon as possible.

[Shri R. S. Arumugam]

While Shri Ganguli was the General Manager of Southern Railways he introduced two day-express trains, one from Trichinopoly to Madras and another from Trivandrum to Madras. I am thankful to him for that. In spite of the addition of these two trains, there is so much of over-crowding in the trains from Tirunelveli to Madras. So, I would request the hon. Minister to introduce one more day-express train from Tirunelveli to Madras to reduce the over crowding in that line.

Then, the coaches in most of the trains in those lines are jerking too much. I hope they will be rectified and modernised.

In the Tirunelveli-Shencottah railway line there is a level-crossing near Katteri-patti. Formerly, it was used only as a cart track. Now buses have started plying through that level-crossing. The panchayat union authorities have represented many times for widening that. I have also represented this matter to the hon. Minister. He had agreed that he would do it but the work has not started so far. The panchayat union cannot afford to spend the money required for this work. So, I would request the railway authorities to take up this work at their own expense as a special case.

There is a level-crossing near Tharapuram nearly two miles north of Tirunelveli Junction. Formerly there was no gate. Now recently a gate has been provided with a sole gatekeeper. Practically most of the time it is being closed. Whenever the gatekeeper is out, sometimes for more than six hours and sometimes throughout the night, the gate is closed. The people of that area are cursing the railway authorities. I know they are suffering too much.

SHRI NAMBIAR : It is a 24-hour gate.

SHRI R. S. ARUMUGAM : I have already represented this matter in the Consultative Committee meeting. I request the hon. Minister to provide one more gatekeeper at least in that place.

In my constituency Pottalputhur is a very important Muslim religious centre where thousands of pilgrims are coming every year. Every month there is some festival. The nearest railway station is Ravanasa-mudram which is without adequate facili-

ties to the travelling pilgrims. I request that Ravanasa-mudram railway station may be improved with more facilities.

Tenkasi is a taluka headquarters and near Tenkasi there is a place Courtalam which is a very good health resort. Thousands of persons from all over India are coming during season months but Tenkasi railway junction requires some improvement. I request the hon. Minister that it must also be rectified.

I wonder to hear that our railway department is going to close down the Mhittupallayam-Ooty railway line considering this as an unremunerative one. This line is a historical line and Ootacamund is a historical place. In view of its importance I request the Railway Minister that he should not think of closing down this railway line.

The railway guards are representing their grievances. They contend that though their workload is more than that of other employees of the railways, they are getting less pay than others. Their grievances are long pending. I request that their grievances should be redressed as early as possible.

Finally, the railway authorities should take steps to avert the frequent train accidents. Sometimes hon. Members try to fix responsibility on the Railway Minister and ask him to resign if any accident happens. The other day my hon. friend, Shri Kandapan, while he spoke in the House regarding the accident which took place at Luckeesarai railway station, demanded of the Railway Minister to resign because he is having that portfolio. He cited an example, the resignation of the late Lal Bahadur Shastri in connection with the Ariyalur incident.

I want to bring to the notice of the hon. Member, through you, that he could not forget the incident which took place at Namakkal in Madras State. One bus carrying more than 45 passengers, while it was running on the road, ran into a drinking well killing all the passengers on the spot.

AN HON. MEMBER : The private bus owner should resign.

SHRI R. S. ARUMUGAM : Shri Karunanidhi is having the transport portfolio in the Madras Ministry.

SHRI NAMBIAR : There is no comparison.

SHRI R. S. ARUMUGAM : There are licensing inspectors. Every six months they check up. Is it not their duty to see to all these things? I ask whether Shri Kandappan asked Shri Karunanidhi to resign or will he ask him to resign. The people are demanding :—

Karunanidhi, Andathu Podhadha?
Makkal mandathu Podhadha?

That is that Karunanidhi should resign, but he turned his ears the other side.

Not only that, more than 200 persons died by drinking varnish. Permits for that varnish were issued by the Madras Ministry.

I want to know whether the hon. Chief Minister, Shri Annadurai, is going to resign.

MR. SPEAKER : Nobody will resign. He should conclude now.

Neither Mr. Poonacha nor Mr. Karunanidhi will resign.

SHRI R. S. ARUMUGAM : With these words, I conclude.

श्री विनिवजय नाथ (गोरखपुर) : श्रीमान् अध्यक्ष जी, मैं ने बहुत गौर से तमाम मेम्बरों के भाषणों को सुना। मैं उस जनपद से आ रहा हूँ जो पूर्वी उत्तर प्रदेश में है मेरे कुछ सुझाव हैं। यों तो बहुत सी आलोचनाएं लोगों ने कीं लेकिन रचनात्मक सुझाव जब तक न दिया जाय, यह पांव खींचने ही की बात रहेगी तो देश की उन्नति हो नहीं सकती। गोरखपुर एक ऐसी जगह पर है जो नेपाल की सीमा से लगा हुआ है और नेपाल सीमा से करीब 60 मील दक्षिण की तरफ है। चीन और गोरखपुर के बीच में नेपाल है जिसे बफर स्टेट हम कह सकते हैं। मुजफ्फरपुर तक हम ब्रॉडगेज लाइन ले आये हैं और रक्षात्मक उद्देश्यों के लिए अगर गोरखपुर को ब्रॉडगेज लाइन से मिला दिया जाय तो उस में फौज के लाने में हमें अधिक सुविधा होगी। दूसरे, एक वहां फर्टिलाइजर फैक्ट्री है। नाफ्ता लाने

की खाद बनाने के लिए बड़ी आवश्यकता है। परिवहन सुविधायें मिल सकें और ट्रांशिपमेन्ट जिसमें न करना पड़े उस में भी इस से सुविधा रहेगी। गोरखपुर एक बाम्बर स्टेशन भी है। वहां किसी समय यदि ऐसा भगवान न करे कि चीन और हमारे देश में युद्ध छिड़ जाय तो उसके बचाव के लिए फौज के आने की बहुत आवश्यकता है। अगर इस को ब्रॉडगेज से जोड़ दें तो हम समझते हैं कि प्रतिरक्षा समस्या को हम काफी दूर तक हल कर सकेंगे। गोरखपुर हेडक्वार्टर एन० ई०आर० का है। गोरखपुर में यूनिवर्सिटी है, इंजीनियरिंग कालेज है और वहां हमारा फौज का अड्डा भी है, हम वहां नेपाली लोगों की भर्ती भी करते हैं। इसलिए मेरा पहला सुझाव यह है कि गोरखपुर को ब्रॉडगेज लाइन से मिला दिया जाये।

दूसरी चीज, आप से मुझे यह कहनी है, जैसे हमारे मित्र डाक्टर महादेव प्रसाद ने भी सुझाव दिया, जहां से वह आते हैं छितीनी स्टेशन से महाराजगंज मिला कर और आनन्द-नगर मिला दिया जाय तो वह सरप्लस एरिया है। वहां से धान हम बाहर भेजते हैं और इतना घना बसा हुआ क्षेत्र है कि आपकी आमदनी भी बहुत बढ़ जायगी। केवल एक सड़क है जो महाराजगंज जाती है। इसलिए वहां के मुसाफिरों को लाने में भी आप की आमदनी बढ़ सकती है। इसका सर्वे तो एक मर्तबे हो चुका था लेकिन धन के अभाव में इस काम को अधूरा छोड़ दिया गया।

दूसरी चीज, मुझे आपसे यह प्रार्थना करनी है कि आपने गत वर्ष मेरे सुझाव पर एक प्लैन स्टेशन पीपीगंज और मानीराम के बीच में खोला। यह बहुत अच्छा हुआ। लेकिन साथ-साथ एक सुझाव और मैं ने दिया था कि बोर्डर लाइन पर तुलसीपुर एक बड़ी मण्डहर जगह है जहां पर देवी भगवती का 15 रोज तक का मेला लगता है। वहां पर केवल एक प्लैटफार्म है। मैं ने कहा था कि लाखों आदमी वहां आते हैं इसलिए वहां आवश्यकता

[श्री दिग्विजय नाथ]

है कि एक प्लैटफार्म और बनाया जाय और उसको ओवर ब्रिज से जोड़ दिया जाय। इनकमिंग ऐंड आउट गोइंग ट्रेस के लिए उसमें सुविधा होगी और यातायात में लोगों को अधिक से अधिक लाभ पहुंचेगा। यह भी मैंने आप से थोड़े रोज पहले कहा था।

दूसरा मेरा मुझाब यह है कि इलाहाबाद सिटी स्टेशन तक एन०ई०आर० जाती है। उसको जंक्शन से कनेक्ट कर दिया जाय। वहां आप को सुविधा यह है कि वहां आलरेडी ब्रोडगेज लाइन इलाहाबाद फोर्ट को जाती है। उस के साथ ही एक लाइन और बिछा दी जाय तो जब चाहे मीटर गेज को जंक्शन पर ले जा सकते हैं और जब चाहें ब्रोडगेज को किले तक ले जा सकते हैं। इसलिए बहुत सा पैसा जो आप का नुकसान होता है और जो मुसाफिर सिटी स्टेशन से बड़े स्टेशन को जाना चाहते हैं उनको चार मील या पांच मील सवारी से जाना पड़ता है। कभी-कभी उनको गाड़ी भी नहीं मिलती है। इसमें खर्चा बहुत ज्यादा नहीं है। केवल एक रेल अगर आप ब्रोडगेज के बीच में डाल दें जैसे पहले बाराबंकी से चौका घाट तक यह व्यवस्था थी और अब वह समाप्त कर दी गई है, ऐसी ही एक लाइन वहां पर और रख दें तो बहुत लाभ पहुंचेगा।

मेरा एक मुझाब और है कि तुलसीपुर से जो गाड़ी गोंडा को जाती है यह जैसा पहले कहा गया है उसमें बिल्कुल रोशनी नहीं होती है, उसमें से लोग बल्ब चुरा लेते हैं और इसकी वजह से बहुत सी दुर्घटनायें होती हैं, इस पर बिशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। चोरी होती क्यों है? इसका एक कारण है और वह यह है कि हमीं लोगों में से लोग चोरी कर के बाजार में तो बेचने वाली चीज नहीं है लेकिन रिप्लेस करने के वक्त में कहां कहां ले जाते हैं और किस को देते हैं यह भी एक जांच करने की समस्या आपके सामने उपस्थित होगी। इस पर आप बिशेष रूप से ध्यान दें।

दूसरी चीज जो घाटा आप को हो रहा है इस के कारणों की जांच करने का आप ने प्रयत्न नहीं किया। उसका कारण यह है कि जो भी बर्कशाप से इंजन बन कर निकलता और वहां से आता है तो उसमें कुछ तो पीतल का सामान और तांबे का सामान कोयले के अन्दर डाल कर बाहर लाया जाता है और बाजार में बेच दिया जाता है। मैं जानता हूँ कि किस प्रकार से यह चोरी होती है। दूसरी बात यह है कि रेलवे प्रोटेक्शन पुलिस जब से आप ने रखा तब से और ज्यादा चोरियां होने लगीं। पहले जी०आर०पी० थी और हम ने यह सुना है कि इसे रीआर्गनाइज करने आप जा रहे हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि यदि आपने रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को भी पुलिस के अधिकार दे दिए तो और अधिक चोरियां होनी प्रारम्भ हो जायेंगी। इस पर बिशेष ध्यान दीजिएगा। ऐसी गलती कभी मत करिएगा कि रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को पुलिस के भी अधिकार दे दीजिए। मेरा मुझाब है कि इस पर आप पुनः विचार करें।

रेलवे भाड़े के बारे में मुझे आपने यह कहना है कि सब से ज्यादा पैसा आप को यर्ड क्लास पैसेन्जर्स से आता है और आप पैसा उन्हीं पर बढ़ा रहे हैं। फर्स्ट क्लास पैसेन्जर्स जो चलते हैं उनको अधिक पैसा देना चाहिए क्योंकि वह धनी हैं। लेकिन गरीब तबके के जो लोग हैं जिन से ज्यादा पैसा आता है उनके ऊपर यह बढ़ाना इस वक्त कहां तक उचित है इस पर आप विचार कीजिए। स्लीपर कोचेज के लिए आप ने घटाया है। लेकिन स्लीपर कोचेज जिनके पास पैसा है उनको उस से आराम करने की सुविधा जरूर मिल जाती है, उनके लिए वह है। लेकिन जो बैठ कर जाते हैं उनके बारे में आप ने कुछ नहीं सोचा है। इस पर आप को विचार करना चाहिए यर्ड क्लास के फेयर को घटाने की आवश्यकता है। बगैर इस के बिना काम नहीं चलेगा।

दूसरी चीज मुझे यह कहनी है कि ओवर क्राउडिंग जो हो रही है उसको रोकने के लिए

उतने ही टिकट आप इश्यू करें जितने को आप थर्ड क्लास में जगह प्रोवाइड कर सकते हैं। आपको पैसा लेने की ज्यादा चिंता है लेकिन ऐमेनिटीज कम देना चाहते हैं। ज्यादा ट्रेन आप चला दें वह अधिक अच्छा है बनिस्वत इसके कि ओवर क्राउडिंग कर के लोगों को तकलीफ में डालें। न तो उनको सोने की जगह मिलती है न बैठने की जगह मिलती है। इस बात पर भी आप को ध्यान देना चाहिए।

ग्वालियर में एक नैरो गेज लाइन आप ने महाराजा ग्वालियर में ली थी। जिस वक्त महाराजा ग्वालियर ने यह ट्रांसफर किया उस वक्त 70 लाख रुपये भी आप को मिले। और आज उस ग्वालियर लाइन को, जो कि नैरोगेज है, आप देखें तो आपको मालूम होगा कि उस के डिब्बे टूटे-फूटे हैं, इंजिन की स्थिति भयंकर है, उससे आपको पैसा बहुत कम आता है। इसलिये उस को या तो आप उन को वापस कर दें और कहें कि आप ही चलाइये, लेकिन यदि आप चलाते हैं तो उसको ब्रौडगेज में कन्वर्ट कर दीजिये और उस की हालत को सुधारिये। वह लाइन ऐसी जगहों में चलती है, जहां दूसरी लाइन नहीं जा सकती हैं।

आज जो हैल्दी-कम्पीटीशन रेलवे के साथ बस-ट्रांसपोर्ट का और गुड्स ट्रांसपोर्ट का हो रहा है, उस पर गंभीरता से विचार करना चाहिये। आप जनता को वे सुविधायें नहीं दे पाते हैं, जो बस और गुड्स ट्रांसपोर्ट वाले दे रहे हैं। आपके यहां चीजें चोरी जाती हैं, स्टेशन पर कुली ठीक से माल नहीं उतारते हैं, जिससे बहुत डेमेज होता है। जब कि ट्रक वाले व्यापारी के स्थान से माल को उठाते हैं और डेस्टीनेशन पर ठीक से पहुंचा देते हैं। जब तक आप ट्रेड्स को सुविधायें नहीं देंगे, तब तक आप हमेशा घाटे में रहेंगे, चाहे कितनी ही आप कन्टेनर सर्विस चलायें। इस लिये मेरी विनती है कि इस पर आप विशेष ध्यान दें।

एक्सीडेंट्स के बारे में भी एक बात आपको बताना चाहता हूं। एक्सीडेंट्स क्यों होते हैं? एक्सीडेंट्स होने का कारण यह है कि आपके बहुत से गेट्स अन-मैन्ड हैं। बसवाला चाहता है कि हम जल्दी से निकाल ले जायें और ट्रेन से टकरा जाता है। इस कारण से कितने एक्सीडेंट्स हुए हैं, उस पर आपने गौर किया होगा। दूसरी चीज यह है कि ड्राइवर्स से निर्धारित समय से बहुत ज्यादा समय तक काम लिया जाता है, उन को आराम का समय कम मिलता है, जिसकी वजह से वे सो जाते हैं इस वजह से भी एक्सीडेंट्स होते हैं। जितने आराम के वे एन्टाइडल्ड हैं उतना आराम उनको दिया जाना चाहिए तथा जितने भी आपके अन-मैन्ड गेट्स हैं, उन पर आदमी का प्रबन्ध करें, ताकि गाड़ी आये तो वह उस गेट को बन्द कर दे और जब चली जाय तो खोल दे। यदि आप ऐसा करेंगे तो हम समझते हैं कि एक्सीडेंट्स बहुत कम हो जायेंगे।

आपका बहुत धन्यवाद है कि इतना समय आपने हमें बोलने के लिये दिया।

16-52 hrs.

RE: ARREST OF MEMBERS

SHRI SAMAR GUHA (Contai) : Mr. Speaker, Sir, I want to draw your attention to one point. Two hon. Members of this House, Shri Kundu and Shri Ram Charan have been arrested just a few hours back. In Delhi, Sir, they have been arrested and it has not been reported here. They have been arrested while they were proceeding to present a memorandum to the British High Commissioner.

MR. SPEAKER : I am told just now...

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappalli) : Sir, this is in connection with the hangings in Rhodesia.

SHRI SAMAR GUHA : I want to draw your attention to one point. They have been arrested in Delhi and it has not been...

MR. SPEAKER : I have called Mr. Ahirwar.