

[Shri Pranab Kumar Mukherjee]

The State Government has also taken vigorous steps for the removal of untouchability and has increased the reservation quota for employment of Scheduled Castes and Scheduled Tribes in gazetted posts of the State Government. It has also been decided to set up a Harijan Development Corporation for the socio-economic upliftment of the Scheduled Castes.

SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS (GUJARAT), 1974-75

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI PRANAB KUMAR MUKHERJEE): I beg to present a statement showing Supplementary Demands for Grants in respect of the State of Gujarat for the year 1974-75.

15.02 hrs.

RAILWAY BUDGET, 1975-76— GENERAL DISCUSSION

MR. DEPUTY SPEAKER: Now we take up the General Discussion on the Railway Budget, Shri Samar Mukherjee.

SHRI SAMAR MUKHERJEE: (Howrah): Mr. Deputy-Speaker, Sir, this time, the Railway Minister has presented an optimistic budget and it has been called a surplus budget. There has been no rise in fares or freight rise as it was done last year.

That was because the election is coming. So, the railway Budget is presented in such a way that it helps the ruling party to win the election. That is why this budget has been presented in such an optimistic way. This budget has raised high hopes. But, from the reports, it is clear that the railway is sick and that sickness cannot be cured by this budget. It is illusory and absolutely unrelated to reality. The Minister, for example, has said in his

budget speech that the Railways are seeing the end of the tunnel. You should know that the tunnel is not one that you can pass it over. But, you are going too deep in another tunnel. In the railway tracks, there are so many tunnels and when the train tumbles in darkness inside such a tunnel, nobody will come to rescue you at that time!

What is the basis on which this optimism has been expressed? You have further said that the prospects of the next year will depend on the growth of the industry and our agricultural economy as also the cost of living index. So, your expectation is that the cost of living index will go down. But, the actual reality is just the reverse. The economy is not recovering. It is further worsening and deteriorating.

I again quote from your budget speech:

"There is a general apprehension amongst economic analysts that recession-cum-inflation will deepen and economy in the highly developed countries will get worse before it gets better in 1975-76."

You admit this. But you know also that day in and day out our Prime Minister and all the Ministers are saying that there are forces which are beyond our control for which this rise in prices is taking place and this has become a global phenomenon. Here your idea is to completely isolate the Indian economy from the international economy and you expect that our economy will be less bloomy, if not positively better. This is not a realistic assessment. I do not know some astrologer might have advised that the coming year will be a bright year but the observation of that astrologer is beyond this debate. So, I am not going into it. There was a news-item in the Press that even the timing of the presentation of the budget was changed on the basis of the advice of an astrologer.

THE MINISTER OF RAILWAYS
(SHRI KAMALAPATI TRIPATHI):
Many funny things appear in the
Press.

SHRI SAMAR MUKHERJEE: I am not going into that. I am only saying this is not the analysis of a realist. The situation of the Indian economy is going to be further worsened and already the General Budget has been presented and you have seen how a heavy burden of indirect taxation has been imposed on the common masses and the prices of the commodities are rising up beyond the calculation. You have calculated that only a marginal increase has been made in the freight charges of foodgrains and iron-ore etc. and you expect there will be no such big impact on the rise of prices of foodgrains but in actual reality in our economy that is not the fact because whenever the trader gets the slightest scope to raise the prices, such as rise in freight, they use that to their maximum advantage. Already the President of the All-India Foodgrains Dealers Association has commented that the proposed freight structure worked out to be rather steep ranging from 75 per cent on the long haul and 90 per cent on the short haul. They will certainly make use of this excuse to push up food prices particularly when they know the Government is unwilling to check price-rise. There will be efforts in favour of inflation and that is why the basis on which you have expressed your optimism is unrealistic. The reality is just the opposite.

The second thing is there cannot be any basic improvement in the health of the Railways and in the administration unless the Government of India thinks in terms of basically changing the whole set-up of the railway administration. The old pattern which was set-up by colonial powers is still there. There is the same Railway Board and there is the same top heavy bureaucracy which is running the Railway administration. You are following the same old pattern in regard to allocation and disbursement of

money. This system of payment to the general revenues was introduced by the British in 1924. In 1924, this was first introduced.

"The system of Railways paying dividend to general revenues began in 1924. The then British Government separated the Railways from the General Budget, introduced independent budgetting for the Railways and began charging dividend from the Railways. What is interesting is that the dividend charged at that time was only 1 per cent. It rose to 4 per cent in 1950-51. Up to 1963-64, the rate of dividend charged on the capital invested was 5.5 per cent and since then the rate is 6 per cent."

This is a big dent on the finances of the Railways.

Another thing is the social burden. Up till now, you are carrying on the same old policy of giving concessions to big business and for that, the common man is to pay and bear the heavy burden. In this year also, the social burden is of the order of Rs. 203 crores. It has been repeatedly criticised that why should the common people bear this social burden of the big monopoly capitalists. They are made to pay higher fares and when freight is raised, the entire burden is distributed on the customers. Immediately, the prices of various commodities rise. On the one hand, they are fleecing the customers and on the other, they are taking full advantage from the Railways. If this is not changed basically, how can we improve the conditions of the common people and the finances of the Railways. You cannot improve.

Moreover, in regard to the performance of the Railways, which the hon. Minister has dealt with in his budget speech, it shows that the health of the Railways is not good and there is no basis for the optimism which the hon. Minister has expressed in his budget speech.

I am only citing certain figures because there is not much time at my

[Shri Samar Mukherjee]

disposal. First, you have calculated that the traffic will increase. Your calculation is that it will increase to 192 million tonnes or something like that. But, our experience is this.

“Falling far short of the targets is an old story with the Railways. In the Fourth Plan, the Railway Board set up a traffic target of 265 million tonnes by the end of 1973-74. This was scaled down to 240 million tonnes at the time of the mid-term appraisal, and then to 215 million tonnes a year later.”

But, the actual performance is 185 million tonnes. This is the target and this is the performance. What is it that there is a big gap? This shows the total inefficiency of the entire bureaucratic set up. But, you cannot get rid of that. Because, the whole Government is defending capitalism and that is the reason why they are dependent on the bureaucrats. They cannot believe the railway employees, the railway workers and they cannot involve them in the administration of the Railways and there lies the real tragedy and the real failure. What is the position of the economy?

“Despite tall claims by the Railway Minister about the efficient working of the Railways, he had to admit that the indebtedness of the Railways on 31st March 1974 rose to Rs. 208.02 crores.”

1973-74 was truly in all respects a depressing year—this is your admission. Then what is the position? ‘Matters became worse during 1974-75’—this is your budget speech. Despite a big rise in passenger fares, the budgetary deficit was expected to be Rs. 128.19 crores. Then you have admitted that the Plan outlay has been reduced. Referring to the Plan outlay of Rs. 308 crores for 1974-75, the Railway Minister noted that the allocation was even less than the reduced allotment for the current year. So after all this, now you expect that the next

year will in your language, be one of ‘stabilisation, growth, promise’, though you admitted that if not positively better it will be loss gloomy. These are two contradictory assessments. Both are in your language. Is this not an election budget?

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI:
Where is the election?

SHRI SAMAR MUKHERJEE: It is coming next year. This is the last year before election.

AN HON. MEMBER: How do you know?

SHRI SAMAR MUKHERJEE: It will be in February 1976 before the budget. Then another budget will come.

If you are really serious about improving the condition of the Railways, you have to change the colonial pattern and colonial system. You have to take the full co-operation of the workers and employees. The target which this budget has set regarding increase in freight tonnage or passengers is not on the basis of previous experiences, and not based on reality.

In order to improve the finances, in the past also we made several suggestions. Even during our negotiations before the strike, we suggested that we are prepared to co-operate with the Railway Administration if they are seriously prepared to stop corruption in the Railways and also to stop various other mal-administrative practices. We suggested that a Committee should be formed taking into it representatives of the various Unions so that we can seriously undertake a drive against corrupt practices. But that proposal was rejected outright.

Today there was a call attention motion. It was admitted by the administration that in one Division

alone, theft amounted to Rs. 16 lakhs. Shri Qureshi stated in reply to a question that each year Rs. 20 crores are being wasted on this. Moreover, there are claims to be met. You know the corrupt practice of 'assisted siding' that is going on. I have some figures and documents here. For want of time, I cannot go in detail into them. But these private parties are using these sidings called assisted sidings where wagons are kept in a disjointed condition for these companies. In Bilaspur, there are several companies which are given assisted sidings. There is a cement company, another, the Oriental Paper Company. There is a large amount of dues unrealised from these companies. They are not paying all these moneys. I have got a report that nearly Rs. 50 lakhs are due from those companies. That is not being realised. By the use of those assisted sidings, you are wasting nearly Rs. 2 crores in one division alone. There are more than fifty divisions in the nine zonal railways and this type of wastage alone would come to nearly Rs. 100 crores. This is the type of corruption that goes on. Without the involvement of the officials, this cannot take place.

Huge sums of money are being spent by the Railways due to agreements with American collaboration companies for diesel engines and other parts. Here is a release by the public relations department of the Southeastern Railway and I do not want to read it as it will take much time. It gives an analysis of such agreements. The diesel engines were defective or too costly and below standard. They are not fulfilling the targets. Due to this a huge amount of money is being wasted by the railways. This type of foreign contracts must be cancelled and our rail industry must stand on its own feet or on its own wheels.

I now come to industrial relations. You have given the heading: industrial relations but without consider-

ing the railway as an industry. I raised the question yesterday also. The ILO has declared that the Railways should be treated as an industry; Mishroy tribunal also said so. The Calcutta High Court and other High Courts also have said so. We shall be repeating this demand till it is conceded. You have said that labour relations have shown considerable improvement after the unhappy events of May last. It is not correct. Labour relations have not at all improved. The Railwaymen have been brutally suppressed and victimisation is still going on. The railwaymen have been forced to accept further workload and your budget has acknowledged it.

The Railway Minister in his speech has appreciated the all round increase in productivity which has lately taken place. But that has come about by imposing heavy work load on the railwaymen. But this is most unhealthy. You are creating conditions of terror and keeping the Railwaymen in abject slavery. By this you can get some results for the time being, but this cannot improve relations. Bitterness is gradually growing and the storm is gathering and it will burst in future again if you do not change your total attitude.

I have got some reports which show how railwaymen are being treated. The Secretary of the Loco Running Staff Association has written on 10.2.1975 to Shri Qureshi as under:—

"The dismissed Railwaymen who were arrested prior to the strike and against whom there is no charge of sabotage and violence have not been taken back to duty as yet. Not only this, but the strange thing is that their dismissals are being confirmed by the DSSs also. Even last week several letters confirming the dismissals have been issued by the different Divisional Superintendents of several divisions."

[Shri Samar Mukherjee]

Even your announcement about the condonation of break in services is not being implemented and at the lower levels the bureaucrats are saying that whatever may be the Minister's pronouncement on the floor of the House, till they receive written orders they will not condone break in service.

The situation is worsening further. Several times the late Railway Minister announced on the floor of the House that he would negotiate with associations which have not been granted recognition, but whenever they want to present their case before the local officers, the officers refuse to talk with them. They are able to sit with the Minister and the Railway Board Members in the Grievance Committee here, but even the Members of the Grievance Committee are not entertained by the local officers.

One Assistant Engineer, Mr M. S. Nagarajan, has sent a secret letter to all officers as follows:—

"In a secret meeting of the local officers with the S. M. (W) it has been decided that to tackle the probable situation of a total strike it will be barely necessary to exact dismissal orders against the following union office bearers

I assure that if I am selected as an Emergency Officer as has been given the understanding, I shall implicate these ring leaders by any manner of means: S. N. Sinha, N K. Prasad, B. P Sahai etc."

This is absolutely jungle rule. A conspiracy is going on to remove the trade union leaders from Railway service in this way. There are so many cases where loyal workers have been rewarded. In the Eastern Railway there is an order in which even the name of person appointed has not been mentioned. It is only said Shri (Name not given), son of Shri H P. Hazara is appointed. People without

the required experience or qualifications are given jobs and promotions superseding their seniors whose promotions have fallen due

This is the letter written by the General Secretary of the ERMU's Central Office, Eastern Railway:—

"Retaliative Transfer Orders are still being made. 200 strikers are under order of transfer. Transfers are being made at the instance of Railwaymen's Congress. Re-instated Casual Labourers and Substitutes are being treated as fresh entrants to such persons who have been engaged long after the strike. Fresh appointments are being made even now keeping the strikers at bay."

So, the old workers are not being taken. So many High Courts have given judgments. The High Courts of Calcutta, Andhra Pradesh, Gujarat and Kerala have given judgments against the Railway Board's action. They have asked the railway administration to take back all those who have been dismissed or whose services have been terminated, even in regard to casual workers. The Railway Board, instead of accepting the verdict, are not only dishonouring those orders but even going on appeal. Today I have received a letter from the Western Railway Employees' Union saying:

"I am here to communicate to you that very very welcome and glorious news that the Gujarat Division Bench have rejected the appeal of the Western Railway against the judgment of the single judge, holding the dismissal of the employees, connected with the May, 1974 glorious struggle as illegal"

Even the appeal has been dismissed but he has written that the Railway Board is thinking in terms of appealing to the Supreme Court.

There is open violation of the safety measures. I have written so

many letters to the Minister pointing out that no safety rules are being followed. Trains were allowed to move even without breakavans and without guards and that has caused serious accidents. There was a serious accident at Nimdi about which I wrote a letter to Shri L. N. Mishra. Day before yesterday there was one accident and just now my friend, Dr. Sardish Roy tells me that all the trains are being diverted because of that accident which occurred. The reason was that the brake was not in proper condition. With half brakes or no brakes trains are allowed to move. The guards who refuse to run such trains are being penalised. This is absolutely illegal. There was an accident to the Darjeeling Mail in January causing so many deaths because of the defect in EMU coaches. So, thorough enquiries must be made. It has been admitted in the budget speech and in the Year Book supplied by the Railway Board that the major part of rolling stocks has not been repaired or overhauled for 50 or 60 years! The old rolling stock are being used. After all this, to say that next year is an year of promise and railways are heading towards progress is an absolutely wrong assumption and wrong optimism not corroborated by real facts. Conditions in the railways will further deteriorate if industrial relations are not improved. This is a very vital issue which you must take into consideration. Dismissal cases must be reviewed and all should be taken back. The declaration given here must be immediately implemented because at the base, the bureaucracy is causing heavy obstruction. In his budget speech, the Minister has stated that only cases of violence and sabotage will be treated separately: All the others will be taken back. But now Shri Qureshi has added the word "intimidation" and Mr. Tripathi immediately yielded to that. This is how the Minister is yielding to the pressure of the Railway Board, to the pressure of the bureaucracy. So, I would request the

Minister to stick to the assurance given by him on the floor of the House and not to add "intimidation". I would again request him not to yield to the pressure of the Railway Board. I warn you that a storm is gathering that it will burst forth and you will be wholly held responsible, along with the Railway Board, for this calamity.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I have a request from the Minister of Parliamentary Affairs to ration the time of the Congress members to ten minutes each. I hope they will bear that in mind. It is their internal party arrangement.

प्र० नारायण चन्ध पराशर (हमीरपुर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, यह मेरा सौभाग्य है कि स्वतंत्र भारत के 15 वें रेल मंत्री के रूप में मैं आज माननीय श्री कमलापति त्रिपाठी जी का अभिनंदन करूँ और उन के द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का स्वागत करूँ। इस समय मैंने बड़े ध्यान से विरोधी दल के प्रमुख वक्ता श्री समर मुखर्जी का भाषण सुनने का प्रयत्न किया और मुझे प्रसन्नता हुई कि कम से कम एक बार तो उन की यह महसूस हुआ कि त्रिपाठी जी ने एक ऐसी बात की है जिस से उन की दुराशा पूरी नहीं हुई। वे सोचते थे कि बजट में भाड़े में वृद्धि होगी तो उन को क्रिटिमाइज करने का मौका मिलेगा, लेकिन चूँकि ऐसा हो नहीं पाया, इस लिये अब वे कारण ढूँढ़ रहे हैं— एक बहाना उन को इलैक्शन का नजर आता है। लेकिन मैं उन को बतलाना चाहता हूँ कि इलैक्शन की दृष्टि से हमारे बजट नहीं बनते, यह तो फैक्ट्स एंड फिगर्स की बात है, अगर वे पढ़ लें तो ऐसा कहने का मौका उन को नहीं मिलता। लेकिन इन को तो चारों तरफ, लोक सभा और लोक सभा के बाहर, इलैक्शन ही नजर आता है, जिस से यह घबराते भी हैं और डरते भी हैं। इतना मत डरिये, कम से कम थोड़ा ध्यान रखिये।

[प्रो० नारायण चन्द पराशर]

जहां तक रेलवे बजट का सम्बन्ध है— इस में कुछ बहुत अच्छे पग उठाये गये हैं, कुछ नहीं आशाएँ भी हैं। सब मे पहले मैं जिस बात का स्वागत करना चाहता हूँ— वह यह है कि आप ने किसी भी तरह की कोई परेशानी का इजाफा नहीं किया, भाड़ों में कोई वृद्धि नहीं की, न याली भाड़े में और न माल भाड़े में, सिर्फ एक—दो आइटम में दर बढ़ाया गया है और वह भी इसलिए कि ग्रामदनी का कोई न कोई जरिया तो निकालना ही था। इस के बाद एक बहुत बड़ा पग—रेल मंत्री जी—जो आप ने लिया है, उस से हमारे विरोधी दलों की सारी योजनाएँ असफल हो गईं, वह पग है कि आपने उन सभी रेल कर्मचारियों की सर्विस-ब्रेक को कन्ट्रोल करने का एलान किया, जो सेवटाज और वायलेंस में किसी प्रकार से हिस्सेदार नहीं हैं। यह उन सभी वर्क्स के लिये, जो किसी के वहकावे में आकर, प्रलोभन में आ कर या किसी के धमकाने में आ कर स्ट्राइक में शामिल हो गये थे, एक आशा का संकेत है और मैं मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि वे इस वचन को अपने तक की सीमित न रखें, बल्कि डिबीजनल लेवल तक पहुंचाये। क्योंकि कई बार ऐसा होता है कि रेलवे के जो आदेश होते हैं उन के नीचे तक पहुंचने का मार्ग पड़ा मकूचित होता है, आप का दिल तो बहुत खुला हुआ है, लेकिन आपका आदेश नीचे तक नहीं पहुंच पाना और यदि पहुंचता भी है तो उस का पालन नहीं होता है। इस लिये आप के आश्वामन से ज्यादा जरूरी है कि उन छोटे मजदूरों की किस्मत के लिये, उन की खुशी के लिये, उन के परिवारों की खुशी के लिये, उन पर अक्षरशः पालन हो और यह आदेश रेलवे को फाइलो की सजावट न वने, बल्कि वर्कमें यह महसूस करे कि मंत्री जी ने जो आश्वामन दिया है, वह पूरा हुआ।

इस के बाद एक और अच्छा पग उठाया आप ने। हम आज तक डिमांड करते रहे कि विद्यार्थियों को, शिक्षा जगत के लोगों को और अब को आप हिस्सेदार बनाइये, रेलवे की कमल्टिटिव कमेटीयाँ हैं उन में नौमीनेशन दीजिये और यूनिवर्सिटी कैंपस में जो विद्यार्थी हैं वह जाना चाहते हैं तो उन के लिये रिजर्वेशन आफिस खोलिए। आप ने इस मुद्दाव को स्वीकार कर लिया है इसलिए मैं आप का आभारी हूँ और मुझे प्रसन्नता है। अगर समर बैकेशन शुरू होने से पहले इसी साल से हर यूनिवर्सिटी के कैंपस में रेलवे रिजर्वेशन आफिस खोलेंगे तो उस से सब को प्रसन्नता होगी और विद्यार्थियों को, स्टूडेंट्स यूनियनों को, चाहे उस में आने वाले विरोधियों के ही प्रतिनिधि हों हमें कोई एतराज नहीं, विद्यार्थी असोसियेशन और टीचर्स असोसियेशन की तरफी से जो लोग आये वह भी आप की परामर्शदात्री समितियों में अपना हिस्सा ले सकें और मुद्दाव दे सकें तो अच्छा है। क्योंकि रेलवे किसी काले धन के व्यापारी की संपत्ति नहीं है कि वह तो उम में नौमीनेट होता रहे, धनामेट उम में बैठ रहे और अफसरों की कृपा से लोग अपना आनन्द उठाते रहे और विद्यार्थी विचारे लपकते रहे और उन को कोई सीट न मिले। तो उन के लिये जो आप ने प्राविधान किया है इस के लिये देश का युवक वर्ग आप का स्वगत करेगा।

एक बात मुझे खेद के साथ कहनी है और वह यह कि जहां आप ने स्वर्गीय ललित बाबू की सेवाओं का जिक्र किया और कहा कि उन्होंने बहुत सी अच्छी बातें कर के अपने रेल के कार्य भार को एक बड़े अंधेरे से निकाला, वह हिम्मत थी उन की उस के लिये उन्होंने अपना पसीना भी दिया और जरूरत पड़ने पर समस्तीपुर में अपना खून भी दिया। रेलवे के पहिये को जरा अफसर-शाही का जंग लग गया था ललित बाबू ने

अपने पसीने से उस को धोया और जरूरत पड़ने पर समस्तीपुर में अपने खून से भी धोया। मैं आशा करता हूँ कि इस की पुनरावृत्ति नहीं होगी और किसी प्रकार की कीर्ई उस में रूकावट नहीं आयेगी और वह चलता रहेगा। रेलवे के पहिये को लगातार जाम करने की कोशिश होती रहती है, कुछ उस तरह से होती है, कुछ विदेशों के इशारे से होती है। किसी फीरेन राइटर ने 'टाइम' मैगज़ीन में कहा था "The railway strike was a total revolution's paw." वह एक पंजा था जो भारत की छाती पर लगा था। तो वह फेल हो गया। कई प्रकार से रेल के पहिये को जग लगाता है। तो उस जग को धोने के लिये बहुत हिम्मत लगानी पड़ती है। रेल का पहिया भारत की उन्नति का प्रतीक है वह चलता रहे इस की आप को उचित व्यवस्था करनी है।

स्वर्गीय ललित बाबू ने सारे देश में कुछ न कुछ काम शुरू किये थे अपने जीवन में। और मैं चाहता हूँ कि वह सारे काम जारी रहे। ऐसा न हो कि जहाँ पर अफसरों को सूट करता हो वहाँ पर तो काम करे और जहाँ पर सूट न करता हो, असुविधा होती हो वहाँ बन्द हो जायें। आखिरकार जब मेघालय, अरुणाचल और दूसरे इलाकों के जो सर्वे जारी किये तो इस आशा से नहीं कि वह सर्वे रिपोर्ट्स यहाँ प्रलमारियों में बंद कर दी जायेगी और एयर कंडीशन्ड कमरों में रख दी जायेगी। बल्कि इसलिये सर्वे किया गया था कि उन लोगों में जो देश की सीमा पर रहते हैं एक नई आशा का संचार हो और कश्मीर से कन्याकुमारी तक गाड़िया चले और गुजरात से मेघालय तक गाड़िया चले। बड़े शहरों में रहने वाले इस को महसूस नहीं करते कि किस उतावलेपन से वह लोग इतजार कर रहे हैं रेलवे लाइन का। इसी तरह से हमारे हिमाचल प्रदेश में भी उन्होंने 22 दिसम्बर, 1974 को नगल से तलवाडा रेलवे लाइन का उद्घाटन किया

था, उम निर्माण कार्य का शुभारम्भ किया और हमारे गवर्नर महोदय ने अपने असेम्बली अभिभाषण में पिछले महीने इस का जिक्र किया और इस महीने भी जिक्र हुआ। इस निर्माण कार्य के लिये प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गान्धी ने भी शुभ कामना सन्देश भेजा था और वित्त मंत्री श्री सी० सुब्रह्मण्यम ने भी इस का समर्थन किया था। ललित बाबू ने कहा था कि निर्माण कार्य और सर्वे, साथ-साथ किये जायेंगे और इस कार्य को चार वर्ष में पूरा किया जायेगा। अतः आप श्री मिश्र का वचन पूरा करे। हमारे मुख्य मंत्री ने बार-बार इस बात का ध्यान दिनाया है कि वह काम बन्द नहीं होना चाहिये। यह 'ट्रिब्यून' अखबार (23 दिसम्बर, 74) की रिपोर्ट है कि उन्होंने घोषणा की कि चार साल में वह काम पूरा होगा। उन्होंने कहा कि 10 लाख रु० के कंटीन्जेंसी फंड में काम शुरू कर रहा हूँ, और आप न स्टेट गवर्नमेंट से पूछा। हमारी राज्य सरकार ने इस कार्य के लिये भूमि अपनी ओर से देने की घोषणा की है। अतः आप उनका वचन पूरा कीजिये। इसी प्रकार उन्होंने कालका परगणु और जगाधरी पाऊटा रेल लाइनों का भी आश्वासन दिया था। आप कृपया इसे भी पूरा करे।

आज तो कहा जाता है कि रेलवे के नये कार्य राज्यों के आधारे पर नहीं होते। लेकिन जब आप राज्या से पूछते हैं कि हड़ताल होने वाली है क्या व्यवस्था करेंगे, जब राज्यों से पूछते हैं कि रेलवे लाइन के लिये कितनी जमीन देंगे, तो उस का भार कौन वहन करता है? राज्य सरकारें वहन करती हैं। रेलवे मंत्रालय राज्य सरकारों को निराश नहीं कर सकता वह उनकी अवहेलना नहीं कर सकता। भारत अगर है तो भारत एक वन्टी है यह यूनिनियन आप स्टेट्स है, यह सच राज्य है इस में एक एक राज्य की आवश्यकताओं को देखना होगा। और हिमाचल प्रदेश में, या

[प्रो० नारायण चन्द पाण्डेय]

उत्तर प्रदेश में, बिहार में, दक्षिण में, पूर्व में, उत्तर में पश्चिम में, मतलब यह कि सारे देश में जो भी कार्यकलाप शुरू किए वह जारी रहने चाहिये। देश इस की मांग करता है। नहीं तो देश की एकता खतरे में पड़ जायगी। क्योंकि बहुत से ऐसे प्रान्त हैं जहाँ 27 मालो से आप की रेल का पहिया नहीं घूमा। आप लाकड़गंगा धर्म-श्रम-श्रम की बात करते हैं, लेकिन जब तक रेल का पहिया सारे देश को देख नहीं लेगा तब तक सारा देश एक नहीं होगा। हम चाहते हैं कि पिछड़े इलाके वाले देश में कहीं भी हों वहाँ रेलवे लाइन पहुँचनी चाहिये। श्री अग्रर किसी के दिमाग में यह बात है कि उस को मेट्रोपोलिटन प्रोजेक्ट्स में सरकारी रूप से लगा रखना है, या उस को शहरो में घुमाना है तो वह अपने दिमाग में इस बात को निवाल दे। आज भारत के युवक इमीलिये पेशान हैं। वह दिन दूर नहीं है जब ऐसे लोगों के दिमागों को ठीक कर दिया जायेगा और भारतवर्ष अपना माय खुद बनायेगा। तो यह ध्यय सब का होना चाहिये। पिछड़े क्षेत्रों में जो भी लाइने बने वह जल्दी बने, अगर चार साल बहा गया है तो साढ़े तीन साल में पूरी होनी चाहिये। उसके लिये आप इकोनामी की बात करते हैं गेम्सपेंटिचर की बात करने हैं तो आप अननसेसरी प्रोजेक्ट्स का बन्द कीजिये। आज बहुत सी बातें ऐसी हो रही हैं, जिन तरह से खर्चा बढता है वह हम दे, रहे हैं। हमने यह देखा कि हमारे प्रदेश के 1,043 नौजवान जग में शहीद हुए, उन के परिवारों को गाडी में जाने की सुविधा नहीं है। सारी गाडिया आप ने जम्मू से आगे कश्मीर तक पहुँचा दी। पठानकोट में आप ने एक गाडी नहीं छोड़ी ललित बाबू ने ऐलान किया कि मैं कदौरी में गाडिया लगाऊंगा और वहाँ से जाऊंगा। लेकिन अगर कश्मीर को बचाना है तो हिमाचल को भी बचाना पड़ेगा। आप देश के एक भाग को दूसरे भाग के लिये कुरबान नहीं कर सकते। सारे देश को एक साथ ले कर चलना है।

इस में बड़े से बड़ा व्यक्ति भी हमारे रास्ते में कोई रुकावट नहीं डाल सकता है। अब हम देखेंगे कि इस में कितना जोर है। उस के बाद हम ने देखा कि पीग डैम बना और हमारी सारी कागडा बेली रेलवे लाइन 1926 में जो बनी थी वह डूब गई। यहाँ ससद में ऐलान किया गया कि 31 दिसम्बर, 1975 तक इस लाइन पर ट्रैफिक शुरू कर दिया जायगा। ललित बाबू ने 22 दिसम्बर, 1974 को अम्ब में ऐलान किया, वहाँ कांग्रेस अध्यक्ष भी उसी दिन पहुँचे थे और हमारे सारी असेम्बली के लोग थे, उन के सामने दिया गया आश्वासन उसी लोक सभा में आप के उपमन्त्री ने भंग किया है और यह ऐलान किया है कि 30 जून 1975 के बजाय 1976 में चलेगी। आप ने 6 महीने उस को और पोस्टपोन कर दिया। किस लिये? इसीलिये कि वह एक ऐम इलाके को लाइन है जहाँ में इस वक़्त 70,000 लोग आप की सेना में बँटे हुए हैं, वहाँ का मिग्रेडियर मिजोरम में हथेली पर अपनी जान लिये देश की रक्षा कर रहा है, ऐसे लोगों के इलाके के लिये आप के लोग यह ऐलान करना है, आप का मंत्रालय यह ऐलान करता है कि वह लाइन 6 महीने और पीछे चला जायगी। अगर लोक सभा में दिये गये आश्वासन का मूल्य इतना है तो देश को उस से क्या आशा हो सकती है। आप सुधार कीजिये। ऐसी बात न हो कि ललित बाबू एक बात बोलते जायें और आप के अफसर दूसरी बातें करते जायें, और आप के मंत्री, छोटे मंत्री तीसरी बातें करते रहें और देश एक ऐसे धूमिल भविष्य में पहुँच जाय जिस में अधकार के सिवाय कुछ नजर न आये। आप रेलवे मंत्रालय को आउट ऑफ टनल निकालने की बात करते हैं जब कि वह दूसरी ओर निराशा की तह में घुस जाए ऐसा हम नहीं हने देंगे। जो आश्वासन उन्होंने दिया था, एक एक आश्वासन का पालन करवायें और देखेंगे कि जिन गाडियों को चलाने की बात कही गई है उस को कौन रोक पायेगा?

इस के अलावा आप ने प्लान की बात की है। मैं आप से पूछना चाहता हूँ कि आप की चौथी प्लान में क्या उद्देश्य थे? उस में किसी जगह नई रेलवे लाइन के बारे में जिक्र नहीं है। चौथी प्लान के जो मूल उद्देश्य थे वह तो बने बनाये घर को मजाने की बात थी, आप रेल गाडी को डेकोरेटिव रूम बनाया चाहते हैं, ड्राइंग रूम बनाना चाहते हैं, उस में एयर कंडीशन्ड कमरा होना चाहिये, शीशे और पैनेल लगने चाहिये फर्स्ट क्लास के डिब्बे होने चाहिये। लेकिन जो पिछड़े इलाके हैं, जहाँ के लोग मर रहे हैं, देश की रक्षा के लिये अपना खून दे रहे हैं उस में चार में साँचिये। और रेल मंत्री जी आप तो देश के सबसे में बड़े प्रान्त उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री रह चुके हैं, देश को आप स बड़ी आशाये हैं आप मजबूती से कदम बढ़ाइये और हम देखेंगे कि आप के राम्ने में कौन सी ताकत रकावट बनती है। आज हमने सविधान का संशोधन दसरी लोक सभा में 36 बार किया है और गणराज्य का 25 वा वर्ष है। रेलवे फाइनेंस को जनरल फाइनेंस से 20 गिन्टम्बर, 1974 के दिन एक रिजोन्स्युशन के जरिये अलग किया गया था। इन 50 सालों में कितना सुधार हुआ है? आप के नियम उपनियम क्यों हैं? 1905 में रेलवे बोर्ड बना था। आज 70 साल में कितनी बार इस की कार्य विधि को रिव्यू किया है? अगर नहीं किया है तो कब है कीजिये। मैं कोई सख्त बात नहीं कहता चाहता लेकिन मालूम होता है कि रेलवे बोर्ड के दफतरो में कुछ दीमक ज्यादा है। ऐसी फाइलें जिन पर फैसले हुए होने हैं मंत्री के दस्तखत होने हैं, अगर मंत्री हट जाय या मर जाय या त्याग-पत्र दे दे तो फाइलें गुम हो जाती हैं। जरा देखना है इस बात को कि वह कहा जाती है। हमें यह फैसला करना है लोक सभा के माध्यम से, प्रजातन्त्र के माध्यम से कि वहाँ क्या हो रहा है। आप रिव्यू कीजिये, मैं रेलवे बोर्ड को हटाने की बात नहीं करता। आप इस के कार्यकलाप को सुधारिये। आज आप का रेलवे बोर्ड जनता की भावनाओं का

प्रतिनिधि होना चाहिये, आकाशवाणी का प्रतिनिधि होना चाहिये। कोई इस्टीमेशन जो सामग्यशाही की यादगार है जिन्दा नहीं रहेगा। उभरती हुई क्रांति में अगर आप इस को रखना चाहेंगे तो नहीं रहेगी अगर उस का कार्यकलाप नहीं सुधरेगा। आप उस में सुधार कीजिये। रेलवे बोर्ड के कदम, रेल के पहिये की झन्कार, जनता के कदमों के साथ मिलाइये। देश के पिछड़े क्षेत्रों की आकाशवाणी के साथ मिलाइये, सीमा क्षेत्रों के साथ मिलाइये। अगर मिला सकते हैं तो मिलाइये नहीं तो देश का उभरता हुआ तूफान आगे बढ़ रहा है। देश के पहिये को जग लगा था ललित बाबू ने खून पसीना दिया है। असह्य नीजवान उन के मार्ग पर चलेंगे और अपना खून पसीना देकर रेल के पहिये को गति देंगे। पिछड़े और पर्वतीय क्षेत्रों के लिए हमें 5वें प्लान में देखना चाहिए कि क्या कुछ हो रहा है।

इसके बाद मैं आप से पूछना चाहता हूँ कि आप ने कहा है कि हम जल्दी जल्दी सविंस देने वाले हैं। आप के रेल मंत्रालय में नियम है कि अगर कोई आदमी इप्टी करता हुआ मर जाय, तो उसमें तड़ों का छ महीने के अन्दर अन्दर नौकरी दी जानी चाहिए। 20 अगस्त 1974 का मेरे प्रश्न संख्या 2937 के उत्तर में आप के एक मंत्री जी ने उत्तर दिया है कि 45 व्यक्ति ऐसे हैं जिन का अभी तक लगाया नहीं गया है। उन के माता पिता नंबा करते हुए मर गए और उन को अभी तक नौकरी नहीं दी गयी और आप दूसरों को रखने की बात करते हैं। बहुत से अफसरों के रिश्तेदार लगे हुये हैं लेकिन जिन के माता पिता चौकीदारी करते हुए, रोड़ी कूटते हुये और मजदूरी करते हुए मर गए, उन के लड़कों को दफतरो में जा कर नौकरी की भीख

[प्रो० नारायण चन्द पगशर]

मांगनी पड रही है और वे खाक छान रहे है। कुछ उन अफसरों की पूजा करो, तब जा कर काम बनता है। कुछ मिलना चाहिए, तब काम बनेगा, ऐसी बात नहीं होनी चाहिए। 45 आदमी आज बेकार बैठे धक्के खा रहे हैं। उन के मा बाप रेलवे की नौकरी करते हुए मर गये। उन को आप शीघ्र रोजगार दीजिए।

आप ने कुछ एकेनामी की बात ही है 50 करोड़ रुपये की एकेनामी की बात कही है। मुझे जरा हमी आती है। मैं एक बात सुनाता हू कि एकेनामी कैसे हाती है। इसका एक उदाहरण जरा आप सुन लीजिए।

MR. DEPUTY-SPEAKER: I think you have reached the climax a little while ago.

प्रो० नारायण चन्द पराशर मुझे आप दो मिनट दीजिए। एकेनामी के बारे में मुझे एक किन्सा याद आ गया और वह उसी टाइम के उपयुक्त है।

एक बार इगलिस्तान के एक मंत्री ने एकानामी की चर्चा की और इस पर अमल किया। कैसे?

"The Government's cause was not helped by Patrick Jenkins, Energy Minister, who declared that Britons should not turn on the lights when brushing their teeth since this function could easily be performed in the dark."

आप बृण मत कीजिए क्योंकि कुछ एनर्जी बचानी है, अघरे में ही बृण कीजिए।

लेकिन मंत्री जी ने क्या किया, यह इसमें आगे लिखा है

"In an inept demonstration of his point Jenkins posed for the Daily Telegraph shaving by candle-light..."

डेली टैलीग्राफ के फोटोग्राफर को बुलाया कि देखो हम एकेनामी कर रहे हैं।

—using an electric razor."

विजली बुझा दी और मोम बत्ती में शोध करने लगे।

रेल मंत्री (श्री कमलापति त्रिपाठी) : यह किम मिनिस्टर का आप जिक्र कर रहे हैं?

प्रो० नारायण चन्द परशर: ये बरतानिया के एनर्जी मिनिस्टर श्री जेकिम की बात मैं कर रहा हू।

मैं यह कह रहा हू कि बहुत से कार्य ऐसे हैं जिन में एकेनामी होती है लेकिन एकेनामी में गला किस का कटना है, रोडी कूटने वाले का। एकेनामी में गला कटना है उस मजदूर का जिम को अभी कन्फर्म होना था। यह बिहार की रिपोर्ट है। नवभारत टाइम्स में यह आया है कि वहा पर तीन लाइने बन्द हो रही हैं और छतनी हो रही है। यह एकेनामी हा रही है, यह खर्च बचाया जा रहा है? और कौन से लैन्ड ड्राइप के बन्द हुए? कौन सा रेलवे इजन है जो आप बाहर से मगाने की वैयारी कर रहे हैं जेकोसलावेकिया में। वह डी० एल० डब्ल्यू० क्यों बना? आप ने इसलिए बनाया कि देश के मजदूरों को काम मिल सके। वह आप ने इसलिए बनाया कि देश का धन देश में रहे। अगर

अगर आप बाहर से मंगाले हैं, तो यह सही इंगलिस्तान के मिनिस्टर जैसा हाल है।

मैं मंत्री जी से एक और बात कहना चाहता हूँ। एक दो वाक्यों के साथ मैं अपने भाषण का अन्त करूँगा। आपने विश्वास दिलाया है और आप के प्रेजेन्सर, आप के पूर्ववर्ती मिनिस्टर शिव शंकर की तरह जहर पीने हुए मर गये और आप तो 'कमलापति' हैं आप विष्णु की तरह इस देश का पालन कर और आप इस को बचायें। मैं आप को विश्वास दिलाता हूँ कि राग देश आप के साथ है, देश का मजदूर आप के साथ है, देश का किसान आप के साथ है और सब आप के साथ है। आप आग बट्टियें लेकिन मजदूरों के पसीने और आसुओं का ध्यान नगिये और एयर-कंडिण्ड कमरो का नहीं। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN (Coimbatore): Now that the humour is over, may I talk something serious?

At the very outset, I would like to share the sentiments expressed by the hon. Minister while presenting his Budget in paying tribute to the late Shri L. N. Mishra. Whatever might have been his failings, there were very strong points in him which we would like to remember to-day when we are discussing the railway budget after his unfortunate assassination in the beginning of January.

As far as the Railway Minister's speech goes, I would like to say that my reaction to it is that it is like the proverbial curate's egg, good in some parts and very bad in others, a little more, than the proverbial curate's egg.

I welcome one or two things he has introduced in his speech. Firstly, he has for the first time said something absolutely positive which, I am sure, the bureaucrats sitting in the Rail Bhavan may not be very happy about. He has given an absolute and categorical assurance in his speech that there will be condonation of all break in service—a demand that has been before the House and before the public ever since May, 1974, on which a lot of tight-rope walking was done by the late Shri L. N. Mishra and the Minister of State, Shri Qureshi.

But the Minister is courageous enough and I think him for it. I would like him to go one step further; he should in his reply, clarify, that this condonation applies also to those people who are taken back after being left for months on the starvation line with their appeals pending before the authorities of the Railway Board.

To come to the finances of the Railway. For years are faced with this problem of the growing deficit and the railways going into the red. Why are they in the red? We are not told in the budget nor are we told in any other reports the real reasons for this. Except, as usual, to blame the horse that is beaten to death, to blame the workers for their non-cooperation, for doing this and doing that. But what is the Railway Board doing? What is the Ministry doing to go down to brass-tacks, to the fundamentals, to set these finances right? This we do not know. Therefore, I do not call this a happy Budget or an Election Budget. I would say in a nutshell that this is nothing less than the Railway Board's Budget. And I would appeal to the Railway Minister that this year at least from the beginning itself he should take some positive action in the direction of reorganising the Railway Board from top to bottom of its working. It has to be reorganised and reorientated so that next time we may know where we stand with regard to the

[Smt. Parvathi Krishnan]

entire question of these railway finances. Let us be clear about the aims and objectives of the railways. Every time we are given a long list of accidents, this was up or down, what measures were taken about punctuality, how many new lines were taken up and so on. We should know what is really wrong with the railway finances.

This is our biggest nationalised industry in the country as a whole. Government may not choose to call it an industry but it is an industry. This term is very clear. We wanted that Government should run railways as a commercial undertaking because then finances can be generated not only for improving the working of the railways but also to introduce new lines and bring satisfaction to many hon. Members like Mr. Parashar and myself, but also to see that the railway workers are paid their industrial wage which Mr. Qureshi during the negotiations agreed and said was acceptable in principle. He said "where are we to find the money, the principle is there." We don't find any picture of the money being found in the budget because we are being told the same thing in new form, it is the same old wine in a new bottle.

Last year we had a review of the performance of the railways and we went through the same. We had found out certain jugglery in figures. This time they have put some other type of cover and they have given the same in other form. But if you go through the report you will find the same figures are there. I will give one concrete example. We are being given the figures of not tonne KM moved the per-tonne of wagon capacity which went up to 16558 in 1960-61 from 11833 in 1950-51 and has now come down again to 14,283. But freight movement and wagon utilisation has certainly not improved and is not improving at all. Time

and again we have been given hope that some special programmes are there. Still we find, steel and other goods could not move, the wagons are tied up, and so on.

16 00 hrs.

This brings me to my point. The question is: Why are we not given the figures as to what is the return per wagon and what could be the improvement made on the return per wagon? We would like to know what positive steps have been taken by the Railway Administration to see that the freight traffic, which would give the maximum return is given priority. That can only be worked out if we know what is the return on each wagon? To-day what do we have? We are only given originating tonnage figures. We do not know whether the wagons are used to the full capacity. We are totally unaware of the utilisation of wagons in freight traffic. If that is given then only could positive figures be worked out and we would be in a position to propose what should be done further. In that way we would also be in a position to point out where the pilferage and other malpractices take place. The pilferage and malpractices have already been referred to by my hon. friend, Shri Samaj Mukherjee. All these could be checked at any time at the divisional or at the local levels. We should also be told that this will be the freight earnings. Why there is no indication given in this regard. Has there been any analysis made to achieve that kind of target? No. The target is given in terms of wagons, kilometers and so on and so forth. Financial picture is not given. We are only given an abstract picture. This type of giving a target is no good at all. Targets for earnings on freight should be given to divisional and local levels. Once the target is given, they would certainly have to fulfil it. If it is not fulfilled, the question arises as to why that target has not been fulfilled. I want to know whether the pilferage or mal-

practice that have been going on in the railways is checked or not. I do not think so. For instance there is a difference in freight charge between carrying coal and sugarcane. Is sugarcane the commodity from which you get more? Or is it coal?

We are not given figures with a commercial approach. No scientific give you one example. Take the analysis has been made at all. Let me North-east Frontier Railway. We would like to know why there is a fall in the share of traffic of tea. The despatch of tea produced from the tea gardens of Assam has fallen from 62.6 per cent in 1971-72 to 34.4 per cent in 1973-74. Don't tell me that it is due to the strike. Everytime you blame the workers whenever there is less traffic carried by railways.

Similarly, if you take the movement of jute on this railway, you will find that in 1971-72 it was 72 per cent of the total traffic but it has come down to 59.3 per cent in 1973-74. Why is this sharp fall? Why is it that it takes nearly a week to ten days for the wagons to be provided to the tea gardens to transport the tea to Calcutta? Tea is a bulk production in that area. Surely, the railways should be in a position to lift that amount of traffic and transport the same to Calcutta. You should see that the goods which are for a short lead are diverted by road. You should change the policy of quota allocation. Should there not be that coordination between rail and road traffic so that the freight movement is made commercially oriented? This is what I would like to lay stress on. Railways should go in for long lead traffic and block trains avoiding yard and terminal delays.

Coming to commercial orientation, unless we are given the figures which would help us to understand and judge whether the commercial targets have been fulfilled or not, it is no use giving this Parliament this sort of

budget and saying that this much of money we lose or this much of money we make. Therefore, I would appeal to the Minister to see that this is done and this commercial orientation takes place so that we know how much we are earning per wagon and how many wagons are being utilised which are already there and whether this earning is upto the mark or not.

Now to come to the Railway Board itself, to-day we see in this country that in Rail Bhavan there are two different officers functioning in the railway—one is the Minister and the other is the Railway Board. This is the dual authority. Last year, particularly, we had a bitter experience. After an assurance was given on the floor of the House to Members of Parliament, the same is put into the waste paper basket by the Railway Board.

This Railway Board is inoculated against independence; they are inoculated against any national outlook. They have been inoculated against any idea of having a healthy attitude towards labour. You, Sir, have called for it and the late Shri Mishra had called for it in 1974 when he spoke on the railway budget. I quote:

"I recognise that enlightened management is essential for happy industrial relations and increased productivity. A rigid bureaucratic approach in the handling of industrial relations is now an anachronism. It is, therefore, the objective of all railway executives to see that management responsibilities are discharged with an enlightened outlook."

Similarly, Sir, you in your wisdom have also said what in effect is the same. I quote:

"Well-being of the staff forms a corner stone of this policy. I have directed the Zonal Railway Administrations to deal with all service matters speedily and sympathetically."

[Smt. Parvathi Krishnan.]

ly, wherever employees are not charged with sabotage or violence."

Now, what happens after you have directed them to do that. Here is one of the dismissal orders handed over on the 19th February, just on the eve of your budget speech, to Shri Chaman Lal Kochhar. I quote

"The disciplinary authority has removed Shri Chaman Lal Kochhar from service in exercise of the power conferred on him by Rule 14(ii) of the RS (D&A) Rules, 1968. Under the said Rule 14(ii), where the disciplinary authority is satisfied for reasons to be recorded by it in writing that it is not reasonably practicable to hold an inquiry in the manner provided in Rules *ibid*, the disciplinary authority may consider the circumstances of the case and make such orders thereon as it deems fit."

Rule 14(ii) is based on proviso (b) to Article 311, (2) of the Constitution. Under clause (3) of Article 311, on the question whether it is reasonably practicable to hold an inquiry, the decision of the authority empowered to dismiss or remove the person or to reduce him in rank shall be final.

"I have perused the relevant records. I am satisfied that the disciplinary authority has recorded detailed reasons in writing as to why it was not reasonably practicable to hold an inquiry in this case. His decision on this aspect is final. I do not also consider that on the facts and circumstances, the penalty imposed is severe. The appeal is, therefore, rejected."

His decision on this appeal is final and not your decision. Where is sabotage or violence here? It is only the wisdom of a pen-pushing and file-pushing officer in the railways who knows nothing about humanity or labour or industrial relations. Simi-

larly, again there is the case of two workshop employees in Bikaner who have been dismissed because they had addressed a meeting asking the staff to join the strike. Is it not the assurance given by Mr. Mishra and in your speech also that there will be no victimisation. Then what is the railway administration doing?

Sir, 27 years after independence, this Railway Board has remained unchanged. It was established under the Act of 1905, not even 1938. How are you going to remove these people with fossilised minds? If you ask me I have a more humane view and will not say throw them on the road. I certainly do admit that there may be some of them who are efficient but first, Sir, let the post of the Chairman of the Railway Board be abolished here and now. There has to be one single authority in Rail Bhavan and it is the Railway Minister who should be the Chairman of the Railway Board. This Chairman might be once upon a time an engineer. What does he know about industrial relations? He may know what a wagon looks like but not what a human being, a worker, looks like. Therefore, my appeal is to re-organise the Railway Board and living it under your control.

We were told yesterday by Mr. Qureshi that some demands were granted. One of them about which a great show was made was about the Miabhoj Tribunals recommendations on which we were told that Rs 35 crores were required for implementation of the recommendations. We were told in the August speech..

PROF. MADHU DANDAVATE:
When he explained that fraud, you were not in the House.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: I was not in the House, but I went through the proceedings. I am quite literate. I am not illiterate

like the Members of the Railway Board. Rs. 35 crores. This is what has been said yesterday. Rs. 35 crores for implementation of the recommendations of the Miabhoy Tribunal. We were told by the late Shri L. N. Mishra, in his budget speech when presenting the Supplementary budget last year, that this extra money was wanted and that is why the increased freights and increased fares and so on and so forth. What happened? Here, Sir, is a circular from the South Central Railway Sholapur division. Miabhoy Tribunal has said 84 hours and here you are, 'OT is to be calculated beyond 90 hours'. This is dated 6th February, 1975. Is this the way that the implementation is going to take place?

Then, about fair price shops. On 25th August, 1974, the late Shri L. N. Mishra said 'A start has also been made to set up fair price shops in railway colonies housing more than 300 employees'. What is the record we have? Absolute record, I must say. We are supposed to have fair price shops for every 300 employees. You have got nearly 20 lakhs of workers, both casual and permanent. How many fair price shops? 48! What a record! Let us work out how many families are covered. Only 48 fair price shops.

Then, in regard to decasualisation, which should have gone on in the Railways all these years, what is happening? This is also one of the recommendations of Miabhoy Tribunal. The Railway authorities are very busy with decasualisation from the back door. Victimise all the casual workers, throw them out of work and take them back as daily rated workers. But, when you ask them the question, they say 'Cabinet has asked us to effect economy measures'. This is where they are saving their money. Do you think this is fair? Ninety three workers in Jaipur who have been doing regular work of maintenance, who have been in service from five to 15 years and who

should qualify for provident fund, for all kinds of retirement benefits and for all benefits which are due to permanent employees, are thrown out today and they will be taken on tomorrow as daily rated workers. In regard to EIR workers who are working on your construction every where, you say economy, no money no plan outlay and you throw them out. Sir, in regard to some of them, with 15—20 years of service, there is no provident fund. Why should the Railway Board care? Everybody knows that when most people who sit at the top in the Railway Board retire, their provident fund amounts would run into tens of thousands of rupees. They are able to build huge houses for themselves. Where does the money come from? Maybe, it comes from sources other than provident fund? May be, that is why, they do not want to rationalise freight movement. I do not know. Sir, I am sure you would be dynamic enough to look into it. Sir, this question of casual labour, particularly, in regard to those who have been victimised during the strike is something that merits immediate intervention by you.

Lastly, I want to deal with a very important aspect and that is, Railways and Industrial Relations. Sir, as far as the Railway Board is concerned, as I said quite earlier, as far as industrial relations are concerned, they are totally illiterate. Even the technically illiterate UNESCO form of illiterate women working in the Railways is wiser than they are, as far as industrial relations are concerned.

Today, Railways get exemption by virtue of cheating and bamboozling from almost all those material clauses of labour legislation which are necessary for the protection of labour. For instance, the Labour Ministry has said 'provident fund for all'. Railways say we have our own schemes. Now, there are casual labourers with years and years of service. But kept as casual labour, they do not qualify,

[Smt. Parvathi Krishnan.]

for no provident fund. You talk about loyal workers. There are examples and cases of workers who have served the Railways loyally for 31-32 years. Their cases have been put before the Minister, but, no provident fund because there are no provident fund deductions. What kind of Ministry is this, if you cannot look into it and see that your workers who belong to what is known as the nation's lifeline, who belong to that industry without which your national economy would be brought to a standstill, who keep the wheels moving are neglected in this way. Even at the time of their retirement, what is their position? After all, they joined when they were young youths. When they retire, they have their families—parents, wives and children—to support. I do not think I need go further into that because I am sure you are equally aware of this.

Therefore, this whole question of the railways being in absolute isolated glory has got to be done away with once and for all. This is the demand we have been raising time and again in this House. Therefore, I would not like to labour it any more.

Finally, I would like to say one thing. The south, where I come from, is a sadly neglected area. I much appreciate Shri Parashar's very fervent appeal for national integration and so on, but he seemed to know nothing about the south, because he could not give any example. Now may I give them?

In the speech of Shri L. N. Mishra last year, there was mention about speeding up the electrification of the Vijaywada-Madras section. Nothing is there in your speech this year—I wonder why. On the other hand, those workers who should have been at work after that assurance came, are being reverted. In October, 1974,

80 engineering inspectors have been reverted to lower grades and even put on alternative jobs like junior clerks. Therefore, I would like to know what is happening to this scheme.

Similarly, in regard to the doubling of the track of the south-west broad gauge line, now it has reached Trugur. There we find that ELRs who were engaged in the work have been served with retrenchment notices. Does this mean that the doubling of the track on that gauge is going to come to a standstill or not. Similarly, the Salem-Bangalore metre gauge trans. Why do they stillstand cancelled? This is a very important link between Tamil Nadu and Karnataka. Are you interested in national integration?

PROF. NARAIN CHAND PARASHAR: Yes.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: There you are. The chorus is there. Therefore, why is it that these lines are being neglected and trains are being cancelled? When uneconomic lines are cancelled, the blame is put on coal. The Railway Board is above all blame whatsoever. It is an absolute Haris Chandra sitting as a panch. It is time their age old theories, pet theories, all the fictions they put before us are blown up.

Let me give you one more instance of discrimination. In the *Indian Railways: Report and Accounts*, on page 38 are listed important events of the year 1974. Honourable members of Parliament and the Minister would do well to read it. Not one place south of Narmada has an important event in 1974 to be detailed to Parliament. Is this the way they are going to have national integration?

That is why I say that you have a set of men there who do not have a national outlook, a national perspec-

tive nor patriotism. Therefore, I appeal to you and in International Women's Year 1975, I hope it will not fall on deaf ears, and hope that even before this budget comes up for voting, you will come before us as Chairman of the Railway Board as well as the Railway Minister and we will not have that dual authority. It is only then that proper steps can be taken by you. Then perhaps we can consider whether 1975-76 is a year of promise, a year of stabilisation and a year of steady growth all round. But if matters continue as they are, I am afraid we are in for a bad time, the Railways are in for a bad time, the Minister is in for a bad time, and none of us wants to have this bad time.

Therefore, I should appeal to him—I hope that my appeal does not fall in deaf ears—that a national orientation will have to be brought into the Railway Administration at least in this year of 1975.

श्री डी० एन० त्रिवाणी (गोपालगंज):
 उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा है : "1975-76 को मैं सभी प्रकार से आशा, स्थिरता और निरन्तर उन्नति का वर्ष मानता हूँ। ऐसा लगता है कि रेलों के दृढ़ीकरण समाप्त हो रहे हैं। रेल मंत्री जी का प्रगाढ़ अनुभव और क्षमता सर्व-विदित है। मैं चाहूँगा कि वह अपनी नीतियों को ठीक ढंग में कार्यान्वित करा सकें। लेकिन मैं उन को एक बारनिगम दूँगा कि जो उन के अति-निकट बैठने वाले लोग हैं, यानी रेलवे बोर्ड के लोग, वे कोई काम नहीं होने देते हैं। इस लिये उन पर दृढ़ नियंत्रण रखना चाहिए। व्यरोक्षेमी कुत्ते की पूछ के समान है। अगर कुत्ते की पूछ बराबर कसे रहें, तो वह सीधी रहती है, लेकिन अगर उस को छोड़ दिया जाये, तो वह फिर टेढ़ी हो जाती है। इस लिये अगर नियंत्रण

रहेगा, तो काम ठीक तरह से चलेगा, वना कोई काम नहीं हो सकेगा।

16.22 hrs.

[SHRI ISHAQUE SAMBHALI in the Chair]

मंत्री महोदय ने अपने भाषण में यह भी कहा है : "मैं समझता हूँ कि अगले वर्ष यात्री और माल, दोनों तरह के, रेल यातायात की दरे स्थिर रहेंगी। मैं चाहता हूँ कि रेलों अपना व्यापार बढ़ा कर और सेवा को अधिक उत्कृष्ट बना कर अपनी वित्तीय स्थिति सुधारे और अधिक लोकप्रिय बने।" इस के लिए मैं मंत्री महोदय को बधाई देना चाहता हूँ।

श्री समर मुकर्जी का भाषण सुन कर मुझे बड़ी निराशा हुई। उन्होंने कहा कि रेलवे का यह बजट इन्वैश्शन का बजट है ; इस में किराया आदि नहीं बढ़ाया गया है। मैं उन को बताना चाहता हूँ कि हम लोग इन्वैश्शन की दृष्टि से काम नहीं करते हैं उन्होंने देखा होगा कि जनरल बजट में कितने टैक्स लगाये गये हैं। इसी से वह यह समझ सकते हैं कि हम इन्वैश्शन के डर से टैक्स नहीं लगाते हैं, यह बात ठीक नहीं है। जब देश के लिये जरूरत होती है, तो हम टैक्स लगाते हैं। वरना नहीं लगाते हैं अगर माननांण सदस्य यह बात न कहते; तो अच्छा होता।

मंत्री महोदय ने यात्रा को अधिक महंगा नहीं किया है, लेकिन पेट पर मुक्का जरूर मारा है। उन्होंने अन्न होने की दरों में कुछ बुद्धि की है। इस से उन को 35.5 करोड़ रुपया प्राप्त होगा

[श्री डी. एन. तिवारी]

लेकिन उपभोक्ताओं को 70 करोड़ रुपये से कम नहीं देना पड़ेगा। यह बराबर देखा गया है कि यद्यपि टैक्स कम लगता है, लेकिन उपभोक्ताओं को अधिक देना पड़ता है। मंत्री महोदय की यह इच्छा थी कि यह साल बिना टैक्सों में बढ़ीसरी का साल रहे। इस लिए मेरा निवेदन है कि वह इस विषय पर पुनर्विचार करे। मैं अभी बताऊंगा कि अगर रेलवे प्रशासन चाहे, तो दूसरी गहों से मेविंग हो सकती है।

मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कहा है "मेरा पक्का विश्वास है कि जब प्रबंधन प्रबद्ध होते हैं, तो उनके काम चारों मन लगा कर काम करते हैं। इस सदर्भ में उन्हें रेलवे एम्प्लॉयर्स के प्रति जो उदारता दिखाई है। वह नराहनीय है और उनके लिए वह धैर्य के पात्र हैं। लेकिन साथ ही रेलवे कर्मचारियों को भी यह सोचना चाहिए कि अपने फाल्स नेताओं के बहकानों में आकर वे हडताल या आन्दोलन न करें। आज बात बात पर स्ट्राइक हर्ता है। कई भी एम्प्लॉयर्स अपने कर्मचारियों के साथ दुर्व्यवहार या कठोरता का व्यवहार नहीं करना चाहता है। बड़ी दुःखद स्थिति में ही ऐसा करना पड़ता है।

कई माननीय सदस्यों ने कहा है कि जिन रेलवे एम्प्लॉयर्स को डिमिस किया गया था, उन में से बहुतों को अभी तक नहीं लिया गया है। मंत्री महोदय ने एलान किया है कि ऐसा कोई भी आदमी डिमिस नहीं किया गया है, जो ईबीओए, इन्टिमिडेशन या तोड-फोड के मामलों में मुजरिम नहीं है। लेकिन कुछ माननीय सदस्यों ने यह धार्ज लपाया है। मैं

समझता हूँ कि मंत्री महोदय ने ऐसे सबकर्मचारियों के रिकार्ड नहीं देखे हैं। मेरा निवेदन है कि वे उन सब के रिकार्ड देखें और उन के बारे में सहानुभूतिपूर्वक विचार करें। यदि कुछ कर्मचारी गलती से छूट गये हैं, तो उनको जरूर बहाल कर लिया जाये। जो इराह-मखवाह रेलवे को इस्ट्राय करना चाहते हैं, उनको बहाल करने के लिए मैं नहीं कहूंगा। लेकिन मैं मंत्री महोदय को बताना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड यह काम करने में प्रयत्न है।

ये जेनरल बाते कह कर मैं मंत्री महोदय का ध्यान कुछ खास खास बातों की ओर खींचना चाहता हूँ। रेलवे प्रशासन, उसके कर्मचारियों और जनता के बीच में कुछ क्रेडिबिलिटी गैप हो गया है। रेलवे स्ट्राइक के बाद रेल मंत्री और रेल प्रशासन के द्वारा यह एलान किया गया था कि जो लायल वर्कर्स रहे हैं, जिन्होंने स्ट्राइक में भाग नहीं लिया है, उनका पदार्पण होगी, या उनके किसी डिपेंडेंट को रेलवे में बहाल किया जायेगा। कुछ लोग हॉर्शियार थे कुछ लोग प्रशासन के नजदीक थे। उन्होंने इसका लाभ उठा लिया। लेकिन बहुत से लोग इसका लाभ नहीं उठा सके। जो नीचे के स्तर के लोग रेलवे प्रशासन तक नहीं पहुँच सकते हैं, या पैरवी नहीं कर सकते हैं, उनके लिए भी यह व्यवस्था करनी चाहिए, वना उन के मन में रेल मंत्री या रेलवे प्रशासन के प्रति कैसे विश्वास होगा? कथनी और करनी में बहुत कम अन्तर होना चाहिए। अगर यह अन्तर कम नहीं हुआ, तो उन लोगों का विश्वास हमेशा के लिए उठ जायेगा।

कर्मचारियों की वेतन-वृद्धि की बात तो प्रहम है, लेकिन सब से प्रहम बात यह है कि उनके साथ व्यवहार कैसा हो। बहुत से मामलों परसनल इन्वेशन कि बजह से गड़बड़ हो जाते हैं। ठीक काम करने के लिए कुछ कर्मचारी

सजा पाते हैं और कुछ तरक्की पा जाते हैं। आदमी आदमी के लिए सर्कुलर बदल जाता है। एक सर्कुलर किसी के पक्ष में निकलता है। जब वह काम खत्म हो जाता है, तो रेलवे बोर्ड से दूसरा सर्कुलर निकल जाता है। मैंने ऐसे कई सर्कुलर देखे हैं। ऐसा नहीं होना चाहिए। सब के साथ निष्पक्ष और बिना किसी मुरब्बन के व्यवहार होना चाहिए।

रेलवे फिनांसिज डोलड्रम्ज में हैं। आज एक-चौथाई लोग बिना टिकट के यात्रा करते हैं। अगर टिकट-लैस ट्रेवलिंग को निर्मूल किया जा सके, या बहुत कम किया जा सके, तो मंत्री महादय का कार्य पर लगाने की जरूरत नहीं पड़ेगी। लॉन इन रूम्बन्ध में न रेलवे प्रशासन ने, और न मंत्री महादय ने कोई बात कही है। कि वे इस समस्या को कैसे टॉन करने जा रहे हैं।

प्रधान यह कह कि रेलवे का उपभोक्ता क्या चाहता है। यदि उपभोक्ता व्यापारी होता वह चाहता है कि उसका माल ठीक समय पर स्टूबे और याद बहयाव है ता वह चहत है कि वह ठीक समय पर यात्रा कर सके।

श्री हुषम चन्व कछवाय (मुर्ना)
सभापति महादय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। इस समय सदन में गणपूर्ती नहीं है।

सभापति महादय घटी बजाई जा रही हैं अब कोरम प्रे गया है। माननाय सदस्य अपना भाषण जारी रखे।

श्री डी० एन० लिषारी तो मैं कह रहा था कि रेलवे के उपभोक्ता क्या चाहते हैं। व्यापारी या जो माल भेजने वाले हैं वह चाहते हैं कि उनका माल ठीक से पहुंच जाय और समय पर मिल जाय। जो देर लगती है उनसे होता यह है कि जो रेल से ट्रैफिक जाने वाला

है वह रोड से चला जाता है और रेल को घाटा होता है। इस तरह भी ध्यान जाना चाहिए।

दूसरी बात है पक्चुअलिटी की। पक्चुअलिटी का तो मालूम पड़ता है कि नामो-निशान नहीं रह गया है। रेलवे में और खास कर हम को इसका अनुभव है अपने समस्तीपुर जोन का। समस्तीपुर जोन का गाडिया इतनी लेट चलती हैं, इतनी नेट चलती है कि कहा नहीं जा सकता। कंट्रोल वहा का बराबर खराब रहता है। मालूम नहीं पड़ता है कि कितनी देर ठहरना पड़ेगा। यह जो गाडिया इतनी लेट चलती है उससे मैं अवर का कितना लास होता है इसकी गिनता करे तो करोडो अरबों घटे नष्ट होते हंगे। इसका कोई लेखा-जोखा नहीं है। यात्रियों को समझा जाता है कि ये आदमी नहीं पशु हैं, आएंगे जाएंगे क्या फर्क पड़ता है। मैं यह कहना चाहूंगा कि ऐसा नहीं होना चाहिए।

समस्तीपुर जोन बहुत बड़ा जोन है। कार्य का भार यहा बहुत ज्यादा है। बहुत दिनों में प्रत्यन हो रहा है कि अगर डी०एस० आफिस नहीं तो डिप्टी डी० एस० आफिस वहा दे दिया जाय। आप के प्रेडिमेंट ने उनके लिए आशवासन भी दिया था और कुछ कार्य-वाही चली भी थी। लेकिन उनकी दुखद मृत्यु के बाद वह कार्यवाही बन्द हो गई और वह फाइल बन्द करके रख दी गई। उसका फिर आप चालू कराइए और इस बात को देखिए कि वहा के उपभोक्ताओं को तकलीफ न हो।

एक बात जो अभी कही गई जो रेलवे लाइन को डबल करने का और छोटी लाइन से बड़ी लाइन में कन्वर्ट करने का काम हो रहा था, उसमें समस्तीपुर से मुजफ्फरपुर, मुजफ्फरपुर से छपरा और छपरा से बाराबकी की लाइन थी। लेकिन अब काम वहां धीमा हो गया है और सुनते हैं काम बन्द कर दिया गया है। उसमें कुछ रुपया खर्च हो चुका है और कुछ खर्च होने वाला है। वह काम बन्द

[श्री डी० एन० तिवारी]

नहीं होना चाहिए। वह कोई इसलिए नहीं कि श्री एल०एन०मिथ्र की स्कीम थी, बल्कि वह बहुत पुरानी स्कीम थी, श्री हनुमन्तैया जी के टाइम की स्कीम थी। बाराबकी तक इसे करना था। इसलिए इसको आप स्थगित मत कीजिए। जो काम चल रहा था उसको आगे चलाइए।

रेल उपभोक्ताओं के लिए दो तीन चीजें और जरूरी हैं। एक है अप्रोच रोड। अप्रोच रोड्स के अंश जैसी दशा है कि उस पर सवारी तेज चले तो बीमारी की बीमारी बढ़ जाय और गर्भवती का गर्भपात हो जाय। उनकी भरभरत और मुधार की आवश्यकता है। मैंने कई बार इस पर ध्यान दिलाया लेकिन कोई मुनवाई नहीं होती है।

रेल फाइनैस का ड्रेन एक और जगह से होता है। जो यात्रियों के स्वास्थ्य और जीवन से संबंध रखता है। वह है कैंटरिंग की व्यवस्था। रेलवे ने जिन जिन स्टेशनों पर कैंटरिंग का काम अपने हाथ में लिया वहां वहां घाटा उसमें हो रहा है। क्यों घाटा हो रहा है? कोई यह नहीं है कि बहुत अच्छा खाना दे रहे हैं, बहुत लैबिन भोजन दे रहे हैं, जो प्राइवेट ठेकेदार देता है उन्हीं के माफिक ये भी खाना दे रहे हैं। लेकिन उनको तो नफा आता है और आपको घाटा आता है। वहां यही नहीं कि केवल यात्री खाना खाने है, बड़े-बड़े शहरो में बाहर के लोग भी आ कर खाते हैं। तो क्यों घाटा आता है? क्योंकि कुप्रबंध है, चोरी है। चोरी में केवल यही नहीं कि रेलवे का सामान बेचा जाता है बल्कि वहां के प्रबंधक अपना सामान रखते हैं, उसको बेचते हैं और रेलवे की चीज नहीं बेचते। इसको मंत्री महोदय दिखलवा ले। मैं बहुत से स्टेशनों का नाम दे सकता हूँ। दूसरी बात यह है कि जहां जहां नफा होने की बात है वहां तो प्राइवेट बन्दी-बस्त कर दिया जाता है और जहां घाटे में

चलने वाला है ता है उसको रेलवे से लेती है। जैसे मुजफ्फरपुर है वहां का ठेका हो रहा है। वहां नफा होता है। लेकिन वहां ठेकेदार को दिया जा रहा है और जहां घाटा होना होगा वहां रेलवे लेगी।

रेल मंत्री (श्री कमलापति त्रिपाठी) :
जहां घाटा होगा वहां लेगा काहे के लिए ठेकेदार ?

श्री डी० एन० तिवारी : वह आप दीजिए उनको। घाटा तो आप के कुप्रबंध से हो रहा है? वह आप उनको दे दीजिए। तो वह नफा कर लेगे। आप को तो घाटा आप के कुप्रबंध की वजह से होता है। वह इममें नहीं होता है कि वहां लोग खाते नहीं हैं या बिक्री नहीं हो रही है। हा, अगर यही पालिसी है कि जहां नफा हो वहां ठेकेदार को दिया जाय तो यह बात दूसरी है।... (व्यवधान)... नहीं तो बहुत सी जगह जहां नफा होता है वहां उनको क्यों देते हैं ?

एक बात और कहनी है कैसिलिशन आफ ट्रेन्स के बारे में। ब्राच लाइनों में कैसिलिशन बहुत हुआ है। वहां की जनता को यातायात की बहुत कठिनाई है। क्योंकि एक तो वह बैसे ही पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, वहां लाइन देर में गई और वह भी आपने कैमिल कर दी तो इससे उनको बहुत असुविधा हो रही है। कहा जाता है कि कोयला नहीं मिलता इसलिए कैमिल करना पडा। कोल मन्त्रालय कहता है कि कोयले का उत्पादन बढ़ाया है, आप कहते हैं कि कोयला मिलता नहीं है तो किस को सच माने ?... (व्यवधान)... इस वक्त ट्रेनें कैसिल्ड हैं, अभी तक कैसिल्ड हैं, उनको तो रेस्टोर कीजिए।

श्री कमलापति त्रिपाठी : पहली तारीख से हो जायगी।

श्री डी० एन० लिबारी : बहुत अच्छी बात है अगर हो जाय ।

दूसरी बात यह है कि आपका ईंधन का खर्च बहुत बढ़ गया है । क्यों बढ़ गया है ? इसलिए नहीं कि ईंधन ज्यादा लग रहा है बल्कि उसकी चोरी बहुत अधिक हो रही है । आप देखेंगे कि जहा कोयला पडा होता है जंक्शन स्टेशनों पर वहा लाखो लख ईंटें उसी कोयले से बन जाती हैं । ट्राइवर लॉग इजत से कोयला गिरा देने है. उसको बंच देने हैं और इस तरह घाटा होता है । नौ घाटा तो कुप्रबंध से और चोरी ने हां रहा है और उसकी मज्रा हम लोगों को भिने, यह उचित नहीं है ।

एक बात और कह कर बैठ जाऊंगा । आप को कम्पेन्सेशन बहुत देना पडना है चोरियों के लिए, माल के गायब होने के लिए । चोरिया बहुत होती हैं । आज के प्रश्नोत्तर में क्या आप समझने नहीं हैं कि ये चोरिया जिनकी होती हैं उममे रेल कर्मचारी शामिल रहने है ? (श्रवण) और एक बात और है । कम्पेन्सेशन को ठीक करने में भी चोरी होती है । वहा बकील लोग रेलवे अधिकारी और व्यापारी तीनों मिल कर कम्पेन्सेशन का एमाउन्ट बढ़ा देने हैं । क्लेम्स दाने हैं कि आप एक तरफ क्लेम्स साफ करना चाहते हैं दूसरी तरफ वह बढ़ता जाता है । पिछले साल का किया, इस माल और बढ़ गया । इसके लिए न हो तो एक इडिपेंडेंट वाडी बना दीजिए जो क्लेम्स में जाय और देखे कि कितना क्लेम देना चाहिए । आखिर क्लेम देने की जरूरत ही क्यों पडती है ? अगर आप का शासन ठीक रहता तो चोरी नहीं होती और क्लेम देने की जरूरत ही नहीं पडती । आखिर मालगाडी का डिब्बा का डिब्बा गायब हो जाता है जबकि हर स्टेशन पर लिखा जाता है कि कौन डिब्बा आया, और कौन नहीं, फिर भी डिब्बा गायब हो जाय, उसमे रैस माल गायब हो जाय इससे भी बढ़ कर कोई बात

होगी ? यह तो ताजमहल और चाइना की दीवार से भी बढ़ कर आश्चर्यजनक बात है कि हर स्टेशन पर लिखा जाय फिर भी डिब्बा चोरी हो जाय । इसकी तरफ आपका ध्यान जाना चाहिए ।

अगर टिकटलेम ट्रेवलिंग कैंटरिंग की व्यवस्था और कम्पेन्सेशन का मामला इन को ठीक किया जा सके तो सैकडा करोड रुपये में कम नहीं बचेगा और हम लोग टैकम में बरी हो जाएंगे ।

डा० लक्ष्मीनारायण पाण्डे (मदमीर) : मभापति महोदय, मैं 1975-76 के रेलवे बजट पर अपने विचार व्यक्त करू, उसके पूर्व मैं उन ममी रेल कर्मचारियों और उनके परिवारों के प्रति जिन्होंने पिछले रेल हड़ताल के दौरान अपने परिवारों को सकट में डालते हुए अनेको कठिनाइया भुगती, यहा तक कि उनके परिवारों के मदद्यों को जीवन से हाथ धोना पडा, उनके प्रति अपनी सबेदना व्यक्त करना चाहता हू ।

मभापति महोदय, जैसा कि इस बजट भाषण में माननीय रेल मन्त्री जी ने कहा है— अपने भाषण के अन्तिम पृष्ठ पर उन्होंने बताया है—

“मेरी कांशिश होगी कि रेलों की कार्य कुशलता हर दृष्टि से बढे ताकि जनता की बेहतर सेवा और रेल उद्योग के लिये वित्तीय सुदृढता का दोहरा लक्ष्य पूरा हो सके ।”

सभापति महोदय, मेरे पास रेल बजट पर कुछ पिछले भाषण भी इस समय यहाँ विद्यमान हैं, पूर्व में हर बजट भाषण में यही बात कही जाती रही है कि हम रेलवे की वित्तीय व्यवस्था को सुधारना चाहते है । हम पाठियों की सुविधायें बढ़ाना चाहते हैं, कार्य कुशलता बढ़ाना चाहते हैं, लेकिन मुझे

[डा लक्ष्मीन. रायण पांडेय]

बुद्ध के साथ कहना पड़ता है कि हर बार यही देखने में आता है कि न कार्य कुशलता बढ़ती है, न वित्तीय व्यवस्था में सुधार होता है और न यात्रियों के लिये सुविधायें बढ़ती हैं।

माननीय त्रिपाठी जी इस विभाग में नये रेल मन्त्री बन कर पधारे हैं। जैसा उन्होंने स्वयं अपने बजट भाषण में आशा व्यक्त की है कि हमारे दुर्दिन चले गये, हमारे सुदिन आने वाले हैं—मैं आशा करता हूँ कि वे सुदिन आयेगे और रेलों के द्वारा रेल यात्रियों को बेहतर सेवा उपलब्ध हो सकेगी। जो रेलों के द्वारा माल भोजना चाहते हैं, यातायात के साधन रेलों के द्वारा उपलब्ध करना चाहते हैं, वे बेहतर सेवा प्राप्त कर सकेंगे और रेलवे घाटे का व्यवसाय न बन कर मुनाफे का व्यवसाय बनेगा। यदि आप ऐसी स्थिति लाने में समर्थ होंगे हैं, तो वह बहुत अच्छी स्थिति होगी।

लेकिन आज तक के अनुभव के आधार पर यह कहा जा सकता है कि प्रायः आपके पिछले सभी प्रयोग अमफल सिद्ध हुए हैं। जहाँ तक पिछली रेल हड़ताल से सम्बन्धित कर्म-चारियों का प्रश्न है, माननीय मन्त्री जी ने अपने भाषण में कहा है कि—

“गत मई की दुखद घटनाओं के बाद श्रमिक सम्बन्धों में काफी सुधार हुआ है। पिछले कुछ महीनों में, रेल कर्म-चारियों में उत्तरदायित्व की भावना और कर्तव्यनिष्ठा बढ़ी है। इधर हाल में उत्पादन कार्य में जो चौमुखी प्रगति हुई है उसे देखते हुए, मैंने यह फैसला किया है कि जिन कर्मचारियों के विरुद्ध हिंसा या तोड़-फोड़ के आरोप हैं, उनके सिवाय, सभी कर्मचारियों के सेवा-भंग को माफ कर दिया जाय।”

इस घोषणा के बाद मैं यह समझता हूँ कि उन सभी कर्मचारियों को जिनके खिलाफ

सेबोटॉज के केसेज नहीं हैं उनको सेवा में वापस ले लिया जायगा। लेकिन ऐसा हुआ नहीं। आज ऐसे अनेकों डिवीजन हैं जहाँ रेल कर्मचारियों को आज भी काम पर वापस नहीं लिया गया है चाहे उन पर सेबोटॉज के केसेज हो या न हो। जिस प्रकार से उन को परेशान किया गया है और आज भी किया जा रहा है, मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहता हूँ, लेकिन यह बात सही है कि पश्चिमी रेलवे के रतलाम मंडल में जिन कर्मचारियों को उस समय अलग किया गया था, सस्पेंड किया गया था, उनको—चाहे उन पर किसी प्रकार के सेबोटॉज के केसेज नहीं हैं—फिर भी वापस नहीं लिया गया है। अकेले वेस्टन रेलवे समूह 80 हजार कर्मचारियों का विक-टिमाइजेशन हुआ था, जिनमें हजारों की तादाद में सस्पेंड किये गये थे, डिस्मिस किये गये थे और आज भी वे सस्पेंशन में पड़े हुए हैं। जिन पर केमज चल रहे थे, आज तक उन केसेज को नहीं उठाया गया है। यद्यपि मन्त्री जी कहते हैं कि उन्होंने इस प्रकार की घोषणा कर दी है और आदेश भी जारी कर दिये हैं। जैसा अभी हमारी एक माननीय सदस्या बोल रही थी—आज रेलवे मन्त्रालय और रेलवे बोर्ड में किसी प्रकार का कोई सामंजस्य नहीं है और सामंजस्य न होने की वजह से रेल मन्त्रालय जो आदेश देता है, रेलवे बोर्ड उन आदेशों को मानने में हिच-किचाहट अनुभव करता है, टालमटोल करता है, चाहे इसमें रेलवे बोर्ड की दुर्भावना हो, अकर्मण्यता हो या हीन भावना हो या जलन के कारण आज भी रेल कर्मचारियों के साथ उसी प्रकार का बर्ताव किया जा रहा है, उन कर्मचारियों को जिन के खिलाफ किसी प्रकार का कोई केस नहीं है उनको वापस नहीं लिया जा रहा है। मैं मन्त्री महोदय से प्रार्थना करूँगा कि आप स्वयं देखें—जिन जिन डिवीजन्स में सेबोटॉज के केसेज नहीं हैं, वहाँ आप के आदेश के अनुसार जिन को नहीं लिया गया है, क्यों नहीं लिया गया है और आप ऐसे अधिकारियों के खिलाफ जो भी

कार्यवाही करें, उसकी जानकारी हमें भी मिलनी चाहिये।

श्री राम राह्य पाण्डे (राजनन्द गांव) : त्रिपाठी जी के आने के बाद सब काम पूरा हो गया है।

डा० लक्ष्मी नारायण पाण्डेय : नहीं हुआ है। आपकी घोषणा के बावजूद और रेलवे बोर्ड के द्वारा उन आदेशों का पालन न करने के कारण अभी भी डिबीजनों में बहुत से कर्मचारियों को, जिन पर सेवोट्राज के केंसेज नहीं हैं, उन को काम पर नहीं लिया गया है, मैं विशेष तौर से वर्स्टन रेलवे के रतलाम डिबीजन के बारे में कह रहा हूँ—वहा पर नहीं लिया गया है। इसलिए मैं मन्त्री महोदय से प्रार्थना कर रहा हूँ कि आप स्वयं इस को देखें कि आप के आदेशों की अवहेलना रेलवे बोर्ड किस प्रकार से करता है।

श्री कमलापति त्रिपाठी : अगर आप मेरे पास पत्र के द्वारा लिख कर भेज दें तो मैं बड़ा अनुगृहीत होऊंगा और उस पर कुछ कार्यवाही करने की बात सोचूंगा।

डा० लक्ष्मी नारायण पाण्डेय : सभापति महोदय, माननीय मन्त्री महोदय इस बात से अच्छी तरह से परिचित हैं और यद्यपि उन्होंने इस बात की गवॉक्ति की है—मैं गवॉक्ति नहीं कहूंगा, समयोक्ति कहूंगा—कि हमने यात्री भाड़ा नहीं बढ़ाया, इसलिये जनता को कोई कठिनाई नहीं होगी। लेकिन मैं उनको याद दिलाना चाहूंगा कि 39 करोड़ रुपये का जो दूसरा भाड़ा उन्होंने बढ़ाया है, क्या उसका सामान्य जनता पर कोई असर नहीं पड़ेगा? आपने स्वयं स्वीकार किया है कि ढाई पैसे प्रति किलो के हिसाब से आम जनता की जीवन उपयोगी चीजों पर इस का असर पड़ेगा, अनाज पर असर पड़ेगा, स्वास्थ्यिक हैं कि इसका असर सब पर पड़ेगा। यह ठीक है कि आपने बड़ी होशियारी से ढाई पैसे प्रति किलो का हिसाब बतला दिया, लेकिन 39

करोड़ रुपये के नये टैक्स आपने गरीब जनता पर लगा दिये जो इसको सहन करने में समर्थ नहीं है। आप यह भी कहते हैं कि करोड़ों रुपये की व्यवस्था से जनता के लिये अतिरिक्त सुविधायें सुलभ की जा सकेंगी जनता के लिये सुविधायें जुटाने की बात तो आप हर वर्ष कहते आ रहे हैं, लेकिन कितनी सुविधायें आप ने आज तक जुटाई हैं। मैं मन्त्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि आप जरा किसी यात्री गाड़ी को द्वितीय श्रेणी से यात्रा कर के देखिये या दिन्नी से बम्बई तक जनता एकमंश्रम में ही जाकर देखिये—वहां विजनी की व्यवस्था है, न पानी की व्यवस्था है और न मर्राई की व्यवस्था है। इस से आप को पता चल जायगा कि किम प्रकार की सुविधायें आप यात्रियों को देने जा रहे हैं। आप के बजट में करोड़ों रुपयों की व्यवस्था के बावजूद जो सुविधायें जनता को मिलनी चाहियें, वे नहीं मिल रही हैं।

आप ने समय की पाबन्दी का भी उल्लेख किया है। मैं आप के ही आकड़ों के अनुसार मिद्ध करना चाहूंगा—गायद कोई दिन ही ऐसा आता हो जिन दिन गाड़ी समय पर स्टेशन पर पहुंचती हो। इस तरह आप के विभाग का कोई ध्यान नहीं है। आप ने “भारतीय रेव” नामक एक पत्रिका हम को बाटी है। इस के पृष्ठ 9 पर लिखा है—

“संसार की सब से तेज गाड़ी, जायाब की “हिकारी एक्सप्रेस” टोकियो-ओयाका के बिच 5.15 किलो मीटर को दूरी केबन 3 घंटा 10 मिनट में तार डालती है। एक्सप्रेस नाम ही तेज गति का है। देरी हो जाय तो वह एक्सप्रेस कहा रही? डरर रास्ते, बरक गिरो और गाड़ी टोकियो एक घंटा लैट पहुंची : उधर गाड़ी से उतरते हुए यात्री लाउडस्पीकर पर एक घोषणा सुनते हैं जिसमें एक्सप्रेस और सामान्य घीमी गाड़ी के किरायों का

[डा० लक्ष्मीनारायण पांडेय]

अन्तर वापस लेने के लिए उन से प्रार्थना की जा रही है।”

जापान में यह व्यवस्था है—लेकिन भारत में क्या होता है? जिस गाड़ी को आज 11 बजे स्टेशन पर पहुंचना है, वह 24 घंटे बाद दूसरे दिन 11 बजे स्टेशन पर पहुंचती है—क्या कभी आप ने अपने यहां किराये के उस अन्तर को वापस किया है? अन्तर वापस करना तो दूर रहा, गाड़ी के देर से आने का भी कोई अफसोस नहीं है। मैं जानना चाहता हूँ कि गाड़ियों के समय पर आने के लिए अपनी व्यवस्था में आप क्या सुधार करने जा रहे हैं, क्या कदम अब तक उठाये हैं और आगे क्या कदम उठाने वाले हैं—उन के बारे में हमें बतलायें।

पिछले दिनों कोयले की कमी के कारण बहुत सी गाड़ियां रद्द कर दी गई थीं। उस से यात्रियों को जो असुविधा हुई और रेलवे को जो वित्तीय हानि हुई, उस के तीन महीने के आंकड़े आप ने मेरे ही अतिरिक्त प्रश्न सं० 13 के उत्तर में दिए थे जो दिनांक 9-2-75 को पूछा गया था। एक तरफ कोयला मंत्री कहते हैं कि हमारे पास बहुत कोयला है, लेकिन दंगल नहीं मिल रही है। दूसरी तरफ आप कहते हैं कि कोयले की कमी की वजह से हम रेलों को बन्द नहीं होने देंगे, लेकिन फिर भी सैकड़ों गाड़ियां रद्द कर दी गईं, जिसके कारण आप को 1.88 करोड़ रुपए की हानि प्रति मास हुई। करोड़ रुपए का कोयला आज देश में खानों के बाहर पड़ा है लेकिन आप उन को समय से निश्चित स्थान पर पहुंचाने में असफल रहे हैं, उन को बैंगल नहीं मिल रही है। कोट, रतलाम, भोपाल में कोयला न होने के कारण आपको परेशान कर दी गई, वहीं पारस, सिन्धु का कोला था, वही दो दिन का कोयला था और वही बिल्कुल नहीं। आज इस व्यवस्था में सुधार लाने की आवश्यक-

ता है, अगर सुधार नहीं करेंगे और गाड़ियों को नहीं चलाया जायगा तो बजट में जिस बचत की बात आप कर रहे हैं, वह बचत नहीं हो सकेगी। पिछले वर्ष भी आपने अनुमान किया था कि बचत होगी और आप ने कहा था कि हम घाटे को पूरा करेंगे, पैसेन्जर टैक्स भी बढ़ाया, लेकिन फिर भी आप घाटे की पूर्ति करने में असमर्थ रहे और ऐसी हालत में मेरा अनुमान है इस बार भी आप पूर्ति करने में असमर्थ रहेंगे।

मैं आप को यह भी याद दिलाना चाहता हूँ कि रेलों में 1965 के पूर्व घाटा नहीं था। 1965-66 तक रेलवे वित्तीय आधार पर मुनाफे में चलनेवाला संस्थान था, हालांकि आप न इस को व्यापारिक संस्थान घोषित नहीं किया है। आपने इसे पब्लिक यूटिलिटी सर्विस कहा है। इस को आप ने इंडस्ट्री के रूप में भी जरूर माना है लेकिन व्यापारिक रूप से नहीं मानते हैं। आप कहते हैं कि कर्मणियल सर्विस नहीं है बल्कि जन-सुविधा की सर्विस है। जन-सुविधा के साथ साथ अगर आप इस को कर्मणियल संस्थान के रूप में मानें तो घाटे की पूर्ति कर सकते हैं। थोड़ी देर भाल करने की आवश्यकता है। मीटर गेज लाइनों को ब्राडगेज में बदल कर भी इसको ठीक कर सकते हैं। मैंने मांग की थी कि अजमेर-खण्डवा-संजयन को ब्राडगेज किया जाय।

आखिर रेलवे की तरफ लोग क्यों आकर्षित नहीं हो रहे हैं? रोड से माल क्यों भेज रहे हैं? इसलिए कि आप की सर्विस एफीशियेंट नहीं है और आप के आंकड़ों के अनुसार 1973-74 को अपेक्षा 7.55 प्रतिशत ढुलाई कम हुई है। मैं मानता हूँ कि माल की ढुलाई कम होने के कारण कोयले की कमी और हड़तालें हो सकती हैं। लेकिन साथ ही यह बात भी अपनी जगह पर सही है कि जैसी सर्विस चाहिए वैसी सर्विस नहीं है। छोटे स्टेशनों से जो माल उठाना

पड़ता है उस में 5, 10 दिन और कहीं कहीं तो महीने भर तक इडेट लगाने के बाद भी लोगों को बैगन्स नहीं मिलते हैं। बड़े स्टेशनों पर भी अगर 50 बैगन्स की मांग है तो 10 बैगन्स ही मिलते हैं और लोगों का माल स्टेशनों पर पड़ा पड़ा मड़ता रहता है। व्यापारी को मजबूर हो कर रौंड से सामान भेजना पड़ता है। यही कारण है कि रेलों की वित्तीय स्थिति खराब है और इसलिए घाटा हो रहा है। इसलिए आप रेल-रोड का लिंक करने की व्यवस्था करें। अगर आप दोनों में कोई समन्वय स्थापित कर सकें तो न रेलों को घाटा होगा और न ही जनता को मान भेजना में आज जो कठिनाई होती है वह होगी। आज हालत यह है कि पहले तो बैगन्स ही नहीं मिलते और यदि मिलते हैं तो माल समय पर नहीं पहुँचता।

आप के जो माल टॉन के डिब्बे हैं वह जाने दे और वापस आते हैं। वह घूम वापसी भी दो सालों में कम हुई है। त्रिपारित स्थान पर डिब्बा पहुँचना है और जहाँ में उसे चार दिन में लौटाना चाहिए, तो 15, 20 दिन में वह डिब्बे लौटते हैं। आपने लाभ के लिए लागू ईवरेज देकर डिब्बे को रोक रखा है। मैं चाहता हूँ कि जनरल मैनेजमेंट या डिब्रीजन्टल सुपरिन्टेण्डन्ट्स इस बात को देखें कि ऐ में कान लोग हैं जो जानबूझ कर डिब्बों का गोडाउन के रूप में उस्तेमाल करने हैं जिसे मैं राष्ट्रीय हानि हानी है। मेरी मांग है कि मंत्री जी इस बारे में निर्देश दें ताकि इस प्रकार की जो राष्ट्रीय हानि हो रही है वह कम हो। माल को स्वस्थ स्थान पर ठीक पहुँचाने की दिशा में रेल लाइन के डबलिंग पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। मेने सुझाव दिया था कि नागदा-कोटा रेल लाइन डबल हो। उसकी क्या स्थिति है ?

मंत्री महोदय ने इस बात को स्वीकार किया है कि हमारे किराये भाड़े में वृद्धि

हुई है और उस की वजह से लाखों यात्री कम हो गए। तो आप ने इस औचित्य को स्वीकार किया कि आखिर किराये भाड़े की वृद्धि के कारण यह हुआ है। यदि ऐसा है तो सामान्य जनता के लिए किराये कम करने के लिए आप ने कोई कदम उठाना चाहिए। लेकिन ऐसा नहीं किया। बल्कि उल्टा बन्तुओं पर भाड़ा बढ़ा दिया। रेलों की रकमना ठीक नहीं है, गति धीमी है। जब चाहे एक्सप्रेट हो जाये। आप ने जो आकड़े दिए हैं ऐक्सप्रेट्स में सर्वधित अपनी विनाश में उर के पेज 7 पर लिखा हुआ है कि अक्टूबर नार्देन रेलवे पर 21 फरवरी, 1974 पर एक्सप्रेट हुआ उस में 71 पैनेजस गार गए। मारे ऐक्सप्रेट्स की संख्या अगर जोड़ी जाए तो सैकड़ों लोग मारे गए अगर हजारों घायल हुए हैं। 71 पैनेजस एक ही एक्सप्रेट में मारे गए और 112 घायल हुए। यह कैसा दृशा? ऐसी दुर्घटनाओं को रोकने का आभय क्या प्रयास किया है रिजल्ट क्या है यह मैं जानना चाहूँगा। रेलों में दुर्घटना की संख्या बढ़ी है। 1972-73 की आँकड़ा 1973-74 में घटी नहीं है। हमारे यह रेलवे वार्ड की हालत भी अजीब है रेलवे वार्ड निर्देश कुछ बना जब रिमवा लय ने कुछ प्रायः आदेश दिए हुए होते हैं। रेलवे वार्ड उन आदेशों का पालन ठीक से नहीं करता है। सामान्य न होने के कारण यह सारा कठिनाइया होती है और ऐक्सप्रेट्स बढ़ रहे हैं सुविधाये घट रही है घाटा भारी है। ऐसी स्थिति में रेल भाड़ा बढ़ा कर लोगों की सुविधा को घात करने है, तो कोई मुख्य सुविधा नहीं बढेगा ऐसी विचार होना स्वाभाविक है। जनता को सुविधा का रेलवे बोर्ड कोई ध्यान नहीं रखता है। इस बारे में मैं एक उदाहरण देना चाहूँगा। समय सारिणी में साल में प्रायः दो बार परिवर्तन किया जाता है—अप्रैल और नवम्बर में। लेकिन देखने में आता है कि बोर्ड जब चाहे समय में रद्दोद्बल कर देता है। 1 मार्च, 1975

[डा० लक्ष्मीनारायण पांडेय]

से राजधानी एक्सप्रेस का समय बदल दिया गया, इसी प्रकार डी-लक्स 25 अप्रैल 26 डाउन का समय भी कुछ समय पूर्व बदल दिया गया, जो ० टी० का भी बदल दिया गया। मेरे अपने क्षेत्र के अन्दर शामगढ़ को 25 अप्रैल और 26 डाउन गाड़ी जाती थी लेकिन बिना किसी पूर्व सूचना के 21 सितम्बर, 1974 से अचानक वहां पर उस गाड़ी का रुकना बन्द हो गया। कहने लगे कि हमें रूकने की आवश्यकता नहीं है। पहले स्ट्रीम से चलती थी अब हम डीजल में उस को चलाने है। डीजल में चलने चलते उगे दो डेढ़ वर्ष हो गए थे लेकिन अब उस का रोकना बन्द कर दिया गया। जनता की मांग है कि उस को शामगढ़ में पहले की तरह रोकना जाय, लेकिन रेलवे बोर्ड जिद कर रहा है और इसलिए कर रहा है कि नागदा के अन्दर ग्वालियर रेल के और बिडला के मंत्रयी लोगों ने कह सुन कर नागदा में गाड़ी रुकवाना प्रारम्भ किया है और शामगढ़ के अन्दर बन्द कर दिया। मुझे नागदा वालों से कोई शिकायत नहीं है। नागदा पर बिडलाओं का दबाव था। अगर यात्रियों की सख्या देख जाय तो शामगढ़ में यात्रियों की सख्या कम नहीं है। लेकिन रेलवे बोर्ड ने मनमाने तौर पर 21 सितम्बर, में बन्द कर दिया। मैं जून 21 सितम्बर, 1974 को स्टेशन पर था तो स्टेशन मास्टर ने कहा कि गाड़ी नहीं रुकेगी। मैंने कहा कि मेरा यहां में रिजर्वेशन है, तो उन्होंने कहा कि आज वह किमी प्रकार से गाड़ी रुकवाने का प्रयत्न करने है। जो यात्री आए वहां ने रुकने वाले थे उन को भी कोई सूचना नहीं थी कि गाड़ी रुको जायगी या नहीं। इसलिए रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन आवश्यक है, इस के अन्दर ममत्वय वैधाने की आवश्यकता है। मैं जानना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड सुप्रीम है या मंत्री जी आप? स्थिति यह है कि आज रेलवे बोर्ड सुप्रीम बनता जा रहा है। मैं चाहता हूँ कि आप का मंत्रालय सुप्रीम बने। रेल मंत्री के आश्वासन

के बाद भी मियाँ भाई कमीशन की रिपोर्ट पर अमल नहीं हो रहा है।

अब मैं मंत्री महोदय का ध्यान भारतीय रेल अक के पृष्ठ 25 की ओर ले जाना चाहता हूँ। इसमें लिखा है कि "यात्री गाड़ियों की समय पाबन्दी में सुधार लाने के लिए क्षेत्रीय और मडलीय स्तर पर प्रतिदिन बैठकों की जाती है।" किन्तु बैठके की जानी हैं मुझे पता नहीं है। लेकिन कहा जाता है कि प्रति दिन बैठके की जाती है। लेकिन फिर भी सुधार नहीं होता। "डाक और एक्सप्रेस गाड़ियों को म तार में दो बार पूरी जांच करने के लिए कुछ बरिष्ठ अधिकारियों की नियुक्ति भी की गई है। वे यह ध्यान रखेंगे कि डिब्बों की सभी फिटिंग ठीक ठीक लगी है अथवा नहीं।" लेकिन कोई ध्यान नहीं रखा है।

जैसा मैं ने कहा 3 01 करोड़ ०० यात्रियों की सुविधाओं पर खर्च करने के बाद भी हमारे यहां किसी प्रकार की कोई सुविधा नहीं है। मंत्री जी ने नौजवानों के लिए कहा है कि जो शिक्षा प्राप्त किए हुए हैं और उन के पास किसी प्रकार का काम नहीं है उन को बुक स्टाल, टी स्टाल और खोमबे के ठेके देगे और आवश्यक साधन भी देगे। लेकिन पिछले साल में मेरे साथी माननीय लाला जी भाई ने यह बात आप के मंत्रालय के ध्यान में लायी है कि रेल मंत्रालय को जानकारी में होने हुए भी बोर्ड ने किमी प्रकार से ठीकल एंड कम्पनी और गुलाब मिड एंड सन के ठेको का रिन्ट किया है। जय कि माचें, 1975 के अन्दर वह ठेके रिन्ट होने चाहिए थे, उस में पहले ही लगभग एक वर्ष पूर्व उन के ठेके को रिन्ट कर दिया गया। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या कारण था रिन्ट करने का। और इन बुक स्टालों पर कैसा साहित्य बिकता है इस बारे में जब आपत्ति की गई,

यह प्रश्न सं० 409 दिनांक 20-8-74 द्वारा पूछा गया कि बुक स्टाल पर कैसी किताबें बिकती हैं? तो कहते हैं कि किताबें वास्तव में ऐसी बिकती पायी गई जो प्रेस्क्राइब्ड नहीं थीं। यदि प्रेस्क्राइब्ड नहीं थीं तो फिर क्यों बिकती पायी गई? तो उन्होंने उत्तर दिया कि उस में कोई भ्रमलील बातें नहीं थीं। वह पुस्तकें भ्रमर निर्धारित नहीं थीं तो ऐसे ठेके दुरन्त समाप्त किए जाने चाहिए। लेकिन नहीं, उन्हीं लोगों को फिर से ठेका दिया गया। माननीय सदस्य लालजी भाई ने एक पत्र 19 सितम्बर 1974 को लिखा है लेकिन उन को कोई जवाब नहीं मिला। वह चाहते थे कि इस के बारे में जांच हो ताकि पता लगे किम प्रकार से रेलवे बॉर्ड के अधिकारियों ने बुक स्टाल के डीलरों से मिल कर गड़बड़ की है।

मेरे अपने क्षेत्र के अन्दर मनामा-सीतामऊ घाउट एजेंसी खुली और ऐसे लोगों को वह घाउट एजेंसी दी जो गोलमाल करने है। वहां के लोगों ने शिकायत की कि हम ने माल भेजा, बिल्टिया मौजूद है, लेकिन माल उचित स्थान पर नहीं पहुंचा, माल गायब हो गया। और कही कही तो बिना माल के बिल्टियां बन गईं जिन के कनेम में लाखों रु० का गोलमाल हुआ है। मैं चाहता हूँ कि सी० बी० आई० से इस की जांच की जाय जिस से पता लग सके कि मनामा-सीतामऊ घाउट एजेंसी जिन लोगों को दी गई थी उसमें कितने लाख रु० का घोटाला हुआ है। यह कोई साधारण घटना नहीं है लाखों रु० की ठगी का प्रश्न है। मैं चाहता हूँ माननीय मंत्री जी इसकी पूरी जांच करावायें।

17.00 hrs.

मंत्री महोदय से दो तीन बात कह कर मैं अपनी बात समाप्त करना चाहता हूँ। मैं मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहूंगा कि अनेक डिजिजनों के अन्दर आप के डिजल इंजन और आप के स्टीम इंजन बेकार पड़े

हुए हैं। केवल इतारसी और रतलाम शैड से ही नहीं बल्कि और दूसरे शैडों के अन्दर चार सौ, पांच सौ इंजन बेकार पड़े हैं और वे इसलिए पड़े हैं क्योंकि उन के पुर्जे प्राप्त नहीं हो रहे हैं। क्या वे पुर्जे यहां पर नहीं बनाए जा सकते हैं। हम को देश में ही ऐसी व्यवस्था करनी चाहिए जिस से सारे डिजल इंजन और स्टीम इंजन चलें और जो लाखों और करोड़ों रुपये का कर भार हम यात्रियों पर लगा रहे हैं, वह न लगे।

आपके बिजलीकरण की क्या स्थिति है? क्या आप रतलाम कोटा के मध्य बिजलीकरण करने में समर्थ नहीं है। इस क्षेत्र में आवश्यक मात्रा में बिजली उपलब्ध है।

मैं मंत्री महोदय से एक बात और कहना चाहूंगा और वह आदिवासी क्षेत्रों के बारे में है। इन आदिवासी क्षेत्रों के अन्दर नई रेल योजना प्रारम्भ कर के उन्हें प्राथमिकता दे। माननीय ललित नारायण मिश्र ने 20-2-73 को जो एक विवरण प्रस्तुत किया था, उस में उन्होंने कहा था :

"Apart from the surveys proposed for improving the traffic capacity on the existing routes and for giving relief to hard pressed terminals at the major cities, surveys are also in progress or are being taken up for some new railway lines, which, when constructed, would promote the development of some backward areas in the country."

[डा० लक्ष्मीनारायण प. डेव]

उन्होंने यह बात कही थी और आप ने फिर इस बात को दोहराया है। मैं चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश के मझुआ और बस्तर जैसे क्षेत्रों के लिए और गुजरात में भी ऐसे क्षेत्र हो सकते हैं और उत्तर प्रदेश में भी ऐसे क्षेत्र हो सकते हैं, रेलों की ठीक व्यवस्था की जाए। मैं जानना चाहता हूँ कि खंडवा से मोहद, गुना से मक्की लाइन का क्या हुआ और जगदलपुर वाली रेलवे लाइन का क्या हुआ। इस के बारे में मैं जानना चाहता हूँ। मैं चाहता हूँ कि आदिवासी और पिछड़े हुए क्षेत्रों के लिए रेल सुविधाएँ ज्यादा दी जाए।

मे इस कथन के साथ कि जो रेल विभाग के द्वारा चालने वाले होटल है, उन को ठीक से चलाया जाए और भ्रष्टाचार को खत्म किया जाए। रेलवे कैंटिन्स के तथा कैंटरिंग के ठकों में भारी अव्यवस्था है। जो रेलवे की सम्पत्ति को हानि पहुँचाते हैं उन को रोका जाए और चोरी का रोकथाम का भी प्रबन्ध किया जाए। अगर ऐसा होगा तो बिना और कर लगाए, बिना और भाडा बढ़ाए, हम जनता की अधिहाधिक सेवा कर सकते हैं। रेलवे बोर्ड और रेल मंत्रालय का जहाँ तक सम्बन्ध है, हम रेल मंत्रालय को ऊँचा सिद्ध करें और जनता की जो आकांक्षाएँ हैं, उन को पूरा करने और जो भाडे लगाये गये हैं, उन भाडों को वापस ले।

SHRI K HANUMANIHAIYA
(Bangalore): Sir, after I left the Railway Ministry, I have not participated in railway debates.

Today I am impelled to participate in the debate for the railways have suffered so much. Never before in its history was there such a low performance and tragedy. It is not merely the railways that are responsible. The railways have left on me a great impression of affection and loyalty. They say that the railwaymen are a family and I saw that literally with my own eyes and experienced in my own per-

son: that affection and loyalty which is expected of civil servants and government servants. Many Members speak without really knowing the inside story and condemn the Members of the Railway Board and other officers.

Sir, I merely want to bring to your kind notice the well-known principles of parliamentary debate. In a parliamentary system of Government it is the Minister who is responsible and the overall powers are vested in the Minister. The Railway Board Members at best place their views and opinions before the Minister and it is for him to take the decision. So, if there is anything wrong the correct form is to blame the Minister because he is vested with the overall power. We should not attribute motives or blame the Railway Board Members. That is hitting below the belt. We forget the magnificent service they did in the war effort during the days of Bangladesh liberation which earned approbation from Government as well as Members of Parliament. I beg of the hon Members not to attribute unpatriotism to these Members. They should take a reasonable attitude towards the Members of the Board.

I have found by experience that if the Minister is honest and efficient and is capable of inspiring them to a higher altitude of mind, namely, efficiency and honesty the performance would be magnificent. It is mostly the Minister—and next the Prime Minister—who is responsible for what takes place, either good or bad, in the administration.

If railways had not performed properly it is not the Board or the Minister who is solely responsible. During the last ten years probably there have been ten Railway Ministers. By the time they enter the office and learn and understand the problems they are changed. The Railway Ministers, like the chain-pulling operations which delay the trains, are suffering from these changes. Therefore, let us have

the courage and honesty to see where the fault lies. Out of some consideration other than the correct one, to blame the Railway Board Members and spare the Railway Minister is sheer cowardice.

I welcome the new Railway Minister. He happens to be my friend. He is a good man. Since he hails from Varanasi which is supposed to wash off all sins, I want him to wash off all the sins in the railway administration. He is a great exponent of Hindi and, therefore, I will give him a slogan in Hindi 'Panchsheel'. It is 'Panchsheel' that he has to understand and implement. Clean the railway administration of corruption, theft, pilferages, ticketless travel, chain pulling, overtime payment and delays, that is, maintain punctuality.

Sir, we have not yet assessed corruption in terms of money. So far as thefts are concerned, the payment of compensation was Rs. 12 crores in my time and it has become Rs. 13.5 crores this year.

You will, therefore, see that corruption and thefts in the Railways are mounting up. When I was in office, I saw really that men of the RPF—not all of them; many of them are honest—some men of the RPF were in league with the thieves and the looters. I wanted to reduce their number so that I can introduce fresh elements, honest and efficient. The previous Minister has increased the strength of the RPF. They cost about Rs. 12 crores. The RPF has been given a larger personnel for the mis-deeds some of them are doing? Sir, in these two items, you can save Rs. 24 crores. Cutting RPF to its size and eliminating this kind of theft. In fact, we must fix responsibility in every division. Sir, the concerned RPF Officer in every division must be made personally responsible for corruption and thefts and if there are instances, we must frame laws proportionately to reduce their salaries. If they do well, we must increase their emoluments. It is on this

basis alone that we will be able to do it. I have got another idea though it may not be practicable now.

Though our Government leaders have been proclaiming that there must be a revolution, there must be a new society and all that, we are not able to do anything of the kind; we have whittled it down to our proclamations. If you have the courage, transfer these 58,000 and odd of RPF men as Border Security Police. Let them not lose the job. Let them go and work under the BSF cadre. Let them do the work which the BSF, the Home Guards and others are doing. Post the Border Security Forces in those places. They are not contaminated with this kind of corruption. If we take this major step, you will see that automatically there will be elimination of these thefts and pilferages in the Railways. But I wonder whether the Cabinet as a whole will be able to take this courageous decision. Unless we do something out of the way something courageous, we will not be able to straighten up things; things which are being done with the assistance and connivance of the men of RPF. Only the other day, we had the incident in Kauerma of thefts of the value of about Rupees five crores. This is happening every day in Mugalsarai and various other centres. The Member of Parliament involved has been suspended by their party. All honour to them I have great appreciation for the CPI which has taken this bold and courageous step. I very much wish that the other parties including ours have that courage in order to cleanse the railway administration of undue influence exercised by Members of Parliament or whoever it may be.

Sir, then, ticketless travel. In 1968-69 the loss due to this was estimated at about Rs. 24 crores. Now, the railway fares have gone up. The transport of persons and goods have also increased. Now, due to ticketless travel alone, there is a loss of about Rs. 50 crores to the Railways. This is done mostly in your State and in Bihar.

[Shri K. Hanumanthaiya]

I will also tell you another thing. Once, I was travelling in your State. During the Holy festival, all the village boys throw colour, stones, mud and branches of trees on the railway compartments. The railway authorities are helpless. I appealed to the then Chief Minister and he was able to appoint a committee and did something. I do not know what subsequently happened. I did try to stop thefts and ticketless travel in every State with the cooperation of the concerned Chief Ministers.

Now, alarm chain pulling has gone up. In terms of figures, according to your own statistics, it is 2,80,000 and odd. With this kind of disorder and indiscipline, how can the Railways run efficiently and properly? It is not merely the workers who are responsible, it is not merely the people at the management level who are responsible. It is not merely the Railway Board or its members who are responsible. People in the States are responsible. Law and order is in the hands of the State Governments and you have to contact all the Chief Ministers, as I did and appoint appropriate committees, in order to straighten up these things.

Overtime payment: Trains and other services are deliberately made late, so that overtime allowance may be claimed. Please look into this matter also.

Then punctuality. I once told Pandit Jawaharlal Nehru in our party meeting: if a nation does not keep up time in the matter of running transport, particularly railways, a public undertaking, it is a symptom of the inefficiency of the whole edifice; unless you tighten up these railway timings and maintain punctuality, we will not be able to achieve much. You are a religious-minded man. The whole universe runs on time, whether

it is the sun rising and setting, the seasons coming and going. Real devotion is to be in harmony with natural laws. Therefore, punctuality is a kind of worship; you have to take it in that spirit and see that it is maintained by the goods as well as passenger trains.

The second item of the panchsheel is: rationalise the railways. This Parliament approved stopping the construction of MG and making every new line a BG, but that has been given the go-by. I need not argue. Every person who has studied the problem knows that ultimately it is more economical to have BG rather than MG. Then I enunciated another policy. Many members here asked for new lines. It can be done in another way. From Madras to Delhi, lines have been doubled, trebled. I told them: why do you double and treble lines of this round-about way from Madras to Delhi? Have new lines that run through Madhya Pradesh, Hyderabad and all that. It may cost a little more, but you will have given new railway lines as well as seen to it that justice is done to every State. But blindly and in a routine manner, they go on doubling and trebling the same line, neglecting the vast areas of our country in MP, Hyderabad and other places.

SHRI R. S. PANDEY: Particularly backward areas.

SHRI K. HANUMANTHAIYA: Yes. Here I will tell you that the Railway Board are not in agreement with this. They express their opinion. If you take a firm decision and say this is the policy of Government, how can they rebel, how can they fail to implement it? It is for you to take a decision.

SHRI MURASOLI MARAN (Madras South): Why are they opposing?

SHRI K. HANUMANTHAIYA: This Parliament wholeheartedly and almost with ovation accepted the idea of

rationalising the railways by having broad gauge lines to Delhi from every State capital. In the old days, the British pattern of railway building was that they connected the three Presidency towns, Bombay, Calcutta and Madras. Now all State capitals are equally important. Each must have a direct line to Delhi. You have no direct line from Bhubaneswar, from Trivandrum, from Bangalore. Therefore, I initiated this new version of railway building of not only having broad gauge but of connecting the State capitals direct with Delhi and with one another. That has also been given the go-by by the previous ministers.

The third panchseel is, reform the administration. When I was Chairman of the Administrative Reforms Commission. I appointed a study team of eminent people. Pandit Kunzru who took an abiding interest in railway administration, was its Chairman. and one of the members of the present Railway Board was its Secretary. They have given an excellent report. When I became Railway Minister, immediately I got the report processed and formulated our own proposals with the consent of the Railway Board. Then I wrote to the Cabinet for approval. It is still pending there, for the last four years and you want to blame the Railway Board for it? I hope that hereafter people who swear by patriotism, justice and impartiality will not blame Railway Board but somebody else.

The Fourth Panch Sheel is expansion of production of wagons, engines and coaches and other things. I saw that India was progressing economically in such a way that markets vacated by the western countries were going to be used, with profitability by India. Whether it was Iraq or Syria in the Middle East or Philippines or Malaysia or some African countries, all want to buy from India. They want to purchase wagons and other things from India. We should be in

a position to satisfy the export requirements. Under some statistical formula the Planning Commission reduced the construction of wagons. That led to the shortage of wagons. You will find it in the record. Instead of having imagination the Planning Commission became an Accountant looking strictly into what is so called the figures supplied by somebody. When I came, as the House knows I gave a blank cheque, whether it was public or private sector to build more wagons. I do not know what has happened. The railway wagons have to be repaired expeditiously so that they may be in circulation. I will take a long time if I enumerated all the recommendations of Administrative Reforms Committee. They are in the office, the records and reports. I hope the Minister will be able to see which are the recommendations that are acceptable to him and implement them immediately with all efficiency. One day I saw axle wheels were being imported from Poland and other western countries. I immediately said; let us manufacture them here. The Durgapur Plant which was entrusted with this work could not do so for many reasons. The Railway Board took a decision but it seems no money had been allotted for its implementation.

The Fifth Panch Sheel is; adopt a policy participatory functioning. These are days of socialism. I want the workers to participate in the administration and management of the railways not in the usual slogan mongering sense. I want the railway employees to have one Union and that Union must be able to suggest a person of standing, experience and honesty to be on the Railway Board on their behalf. I have no objection to introduce that kind of reform in the railway administration at others level also, so that the workers feel that they are participating. They must know the pros and cons of every step they take whether it would result in the loss to the railway or not. I had made a promise that after

[Shri K. Hanumanthaiya]

meeting all the expenditure, whatever money was left as profit should be distributed to railway employees as bonus or whatever is the nomenclature. After all they are our own men and let them prosper. If they get Rs. 2 where they were getting only one rupee, it is our own people. I am not jealous. I do not want to earn profit and show it in the sense of commercial forms. Therefore this participatory function has to be evolved through discussion between Union leaders and the Management with the Minister as the presiding authority.

This is the Panchsheel in brief which will be able to tone up the administration.

We in the Congress Party and some of the friends opposite also have taken socialism as a matter of faith, as the sheet anchor of our work. Unless you make this biggest public undertaking really a success, how can socialism succeed in this country? If my son cannot pass even the SSLC Examination, how can he be fit for IAS and become an IAS Officer? The proof of the pudding is in the eating thereof. The workers, the management, the Ministers and the Government must summon determination and courage to see that this biggest public undertaking functions profitably and efficiently so as to bring satisfaction to the passengers and all concerned. It is only then that the socialism that we preach will be seen in deeds. Any amount of slogan-mongering or one sided approach to the problem either by the management or by labour will not help.

SHRI SAMAR MUKHERJEE: The idea is good, but Utopian.

SHRI K. HANUMANTHAIYA: I agree with him, but Utopia has a function to perform in our life. It is the inspiring idea which is Utopian. If you hitch your wagon to the star,

you will fly two or three hundred feet above the earth, but if you hitch your wagon to the ground, you will go further down.

17.27 hrs.

[DR. HENRY AUSTIN in the Chair]

Even the anarchic state of society which the Communist ideology adumbrates is utopian. So why do you object?

SHRI SAMAR MUKHERJEE: In a socialist society the workers are the masters, but you are throwing thousands out of jobs and putting them into jail and talking of socialism.

SHRI K. HANUMANTHAIYA: That is beside the point. I am not discussing the strike. Let us discuss the problem of the strike separately.

I went to Moscow once.

SHRI SAMAR MUKHERJEE: Going to Moscow does not make you a socialist.

SHRI K. HANUMANTHAIYA: I met the members of the Planning Commission there, the people who plan for the evolution of society into that State. I asked them: When do you expect the anarchic society which is your ideology to be reached? None of them was able to give any time limit, but still that is the ideal. Therefore, do not dismiss ideals, visions and Utopias as of no consequence. They are the inspiring forces for the human mind. Please keep that in mind.

I do not want to be parochial, never have I been in my life. As Shipping Minister you inaugurated the Mangalore Port. That day I came there. I came not so much for that function as to see how the Mangalore Hassan Railway connection is progressing. It has almost come to a stop. The previous Minister has diverted to North India Rs. 6 1/2 crores allotted to the South. All the lines under construc-

tion in the South whether they are in Kerala, Andhra or Karnataka, are now just paying the salary of the establishment and are not able to do any work. I want you to favour me with a categorical answer whether this diversion of Rs. 6½ crores to lines in Bihar is true or not. Now I do not speak merely as one of your followers. This is going to be an election issue in South India. Please keep it in mind. And one has to be just before one pretends to be generous. The money allotted being thus diverted and work getting stopped in all these places is very unfair. This is unpatriotic. It is not the Railway Board that is unpatriotic. I cannot speak because the person who did all these things is dead and there is no use blaming a person who is not here to defend himself. So many irregularities were done. I kept quiet because in all these human efforts, there is what is called the hand of destiny also. I want the person who comes from Kashi, which is held with equal veneration all over India not to take a parochial line and not to think of his own State and his own constituency but to think of the whole of India. The line that I started—the direct line from Rameswaram to Delhi—must be pursued and completed by you. I do not mind if there are some lines to be executed for commercial purposes in U.P. and Bihar. If they are taken up, let them be taken up.

SHRI NARSINGH NARAIN PANDHEY: During the time when Mr. Hanumanthaiya was Railway Minister, technical survey reports about certain lines were completed and received in the Railway Board. On several occasions I have pointed out to him that in northern India also many of the lines whose technical and survey reports were completed and lying in the Railway Board are not being executed. What did he do about them? When Shri L. N. Mishra is not present in the House to reply to what he is say-

ing now? I think it is most unfair for a senior member like Mr. Hanumanthaiya to cast aspersions in this way. If he wants to know the line I ask him whether it is a fact or not that the technical survey report for the Bhatani-Maduadih line was completed? Why was that line not taken up and some new line about which the technical survey report was not even initiated was taken up during his time? I protest against his remarks very strongly.

SHRI K. HANUMANTHAIYA: I am very happy that my friend has defended the previous minister. It is an honour to him. If I express an opinion and if he feels that the previous Railway Minister is being criticised, what he says is correct; let us leave it at that.

So far as the railway lines he has mentioned are concerned, I request the senior Minister and the Minister of State to get those files. I will sit with them. On seeing the papers, if they find that I have done anything wrong, I will apologise to him. I am incapable of doing things on a partial basis. Whatever decisions I have taken, they are not after-thoughts. They are recorded in the files themselves and I will show it to him. If the Minister so pleases, let him look into all the new lines that are being given in the northern India. Let each file be examined. My lady friend from the CPI said that railways must be run on a commercial basis. This recommendation was made by the Kunzru Study Team and the decision taken by the Railway Board was on that basis. The railways have to be profitable. I want Shri Pandey to see how much of a commercial proposition his line is.

Lastly, from page 6 of the book *Indian Railways* you will see that the profitability, the percentage of net revenue to capital at charge in the previous year was 4.41 per cent. This

[Shri K. Hanumanthaiya]
year it has been reduced to 1.43 per cent. Is it a commercial proposition? Things have been done not correctly. I agree with you that we should not talk ill of a man who is dead. But I do say this because it is a question of railway administration.

SHRI NARSINGH NARAIN PANDEY: This slogan from the south that if railways are not being opened, it has to be faced with bitterness at the time of elections is most uncharitable. Shri Hanumanthaiya is a senior member. He should not make such charges.

SHRI K. HANUMANTHAIYA: I want to appeal to Shri Pandey to see that justice is done to all areas. Under the colour of all India unity, certain people cannot walk away with all the money and leave the rest to their fate.

SHRI NARSINGH NARAIN PANDEY: You have done it in your regime. Of course, I do not say that south should not get anything.

MR. CHAIRMAN: I would request Shri Pandey to address the Chair.

SHRI NARSINGH NARAIN PANDEY: Sir, I am addressing the Chair. I say with a full sense of responsibility that what Shri Hanumanthaiya is saying now is totally wrong and baseless, and a senior member like Shri Hanumanthaiya should not make such wild allegations.

MR. CHAIRMAN: I would request Shri Hanumanthaiya to cut short his speech.

SHRI K. HANUMANTHAIYA: With all affection and respect to my hon. friend, Shri Pandey, I repeat that money has been diverted, and so there is dissatisfaction in the south, and you will see the result of it in the next elections.

SHRI THA KIRUTTINAN (Sivaganja): Mr. Chairman, I preface my speech with respectful homage to the late Shri L. N. Mishra, on behalf of the Railway Employees' Progressive Union of Madras, of which I have the privilege to be the President. While welcoming the new Minister, I would like to request him to pay greater attention to the welfare of the multitude of the men under his care.

Coming to the present budget, with an estimated additional revenue of Rs. 39 crores, the railways is expected to close the year with a surplus of Rs. 23 crores. This is a deliberate attempt to paint a better picture of the railway finances than justified. A close scrutiny in fact gives a clear impression that a greater degree of accounting jugglery with the figures has been gone into to project an optimistic picture. There is no doubt that the railways are suffering from poor planning, misdirected investment and fall in efficiency. These problems cannot be tackled by an Accountant-General's approach. They require management capability of a higher order. There is no evidence in the budget that these will be forthcoming.

Shri Tripathi has made certain modifications in freights. Unfortunately, the major burden falls on wheat, rice, jowar and other foodgrains. The present subsidy of Rs. 3.45 crores goes. The incidence may appear statistically small but the real impact on food prices is likely to be disproportionately large. I am not happy that this subsidy and the concession on foodgrains has been withdrawn when there is a serious drought in Tamil Nadu and a lot of foodgrains have to be sent to the southern part of the country.

It is not at all surprising that the Railways are continuing to pile up losses. They have been doing so in the last 10 years. What is shocking, however, is that the Railway management's response to such state of affairs has been so extraordinarily improvi-

dent and apathetic. It has dealt with its problems in the manner of a wooden-headed bureaucracy.

The present performance is barely at the level of that at the beginning of the fourth Plan. Meanwhile, additional funds to the tune of Rs. 1400 crores have been invested. Actually, this should have substantially improved the Railway's functional capacity. But there is no evidence of this having happened.

The Railways have joined the ranks of "sick" industrial units. The Minister has talked of "stringent measures to cut down our working expenses and bolster our earnings". He has also promised to cut losses by eschewing "all wasteful practices".

Obviously, the real cause of the sick state of financial and general management of the Railways has to be sought not in low productivity or high wage bills. But Public Accounts Committee has rightly drawn pointed attention to the need for improvements in budgetary control and for allocation of resources in a realistic manner. The Railways have been indulging in the luxury of heavy investments on the basis of inflated 'guessimates' of traffic, resulting in greater dividend liability to general revenue, thereby reducing net income and increasing need for loans with consequent burden of debt servicing charges.

The real areas of loss are the maintenance of unremunerative branch lines, below cost freight on certain items which account for 60 per cent of the traffic and freight concession for a number of commodities all of which are covered by the delightful term "social burdens". In 1973-74, the cost of social burdens came to Rs. 225.44 crores. Add to this, compensation for pilferage amounting to Rs. 13.18 crores. The ticketless travel is estimated to account for a loss of Rs. 20 crores a year and theft of property Rs. 2 crores. If these losses could be cut down even by half, there would be a saving of about Rs. 130 crores per year. It is unlikely that

promised stringent measures would touch these areas.

The practice of paying dividend to the general revenue is a peculiar system that we have inherited from the colonial days. This is a major source of drain on the net income of the Railways. In 1973-74, the usual 6 per cent dividend amounted to Rs. 188.60 crores, reducing the net income from positive balance of Rs. 68.85 crores to a loss of Rs. 99.75 crores. Having given away the major portion of their net income, the Railways have to take loan from the general revenue for financing their works and bear the burden of interest. I mentioned this point in my last year's speech also. The time has come to reconsider the financial management policies of the Railways. Structural changes are called for. The Railways should function like any other commercial organisation.

The payment of dividend to the General Revenues should be dispensed with and if not, it should at least be related to the profits earned and to the financial requirements of the organisation. The percentage would thus vary from year to year.

Modern management procedures have to be adopted. Apart from the emphasis on the profitability, input-output ratio, efficiency, proper industrial relations and performance-accountability, attention will have to be paid to manpower, planning and marketing principles, especially in relation to pricing, and expansion of services. Without such fundamental changes in the management of the Railways, it is futile to expect efficiency, productivity, economy and even a rational cost structure and better services to the community, let alone the question of ensuring healthy, financial conditions.

The largest public sector undertaking in the country should stand on its own feet. It is difficult to say whether the Railways will succeed in restor-

[Shri Tha Kirutinan]

ing their financial health because their assumptions and calculations can go wrong as they went wrong in the previous years. The additional commitments on account of the Fifth Plan, inflation and oil crisis have added to the burden of the Railways. In 1973-74 the indebtedness of the Railways to the General Revenues was Rs. 208.02 crores; in 1974-75 it is Rs. 181.67 crores. The main culprit in the Railways' unhappy story is the *strained employer-employee relationship* and the inability of the Railway Board to carry conviction. As it is, the staff costs account for more than 60 per cent of the working expenditure. It is apparent that, unless the Minister reorganizes the set-up of the Railways and makes it, commercially, a profitable enterprise, no amount of fare—and freight—hikes will help. The Railways have been losing money from as far back as 1964-65. The attempts to balance the books year after year by adjusting fares and freights have been unavailing. The poor plight of the railway finances is, essentially, due to two fundamental causes. The first is the general show-down in economic growth in the last ten years. As against the target of 265 million tonnes of originating goods traffic at the end of the Fourth Plan, the actual freight carried by the railways in the last year of the Plan was only about 185 million tonnes. But the second more important cause is the fall in efficiency, poor planning and misdirected investment in the railways. Even though huge investments went into the railway system during the Fourth Plan, its carrying capacity has not correspondingly increased.

What is needed is a fresh and bold approach to the working and development of the railway transport, not in isolation, but as part of the larger design of an integrated rail, road, inland waterway and coastal transport network. Unless the transport system is so reorganized and streamlined, the attempts merely to cover losses by increasing the fares and

freights are bound to be highly wasteful and a burden on the entire economy. The Public Accounts Committee has asked the Railway Board to draw up a plan without delay to improve the overall efficiency of the Railways and economise on expenditure to the maximum extent possible. The committee observed:

"There is a lot of scope for improvement in the system."

The former Railway Minister, the late Shri L. N. Mishra felt that the financial structure of the railways needed to be re-examined by an expert committee in the light of various developments. But the authorities point an accusing finger to the militant labour and their basic demands. One must understand that this does not explain the whole story. Even if all the demands of the labour are rejected outright, there are basic inadequacies in the financial management of the railways which are bound to accentuate its economic malady.

To begin with, there is a need for ending all the wasteful expenditure. There are many instances.

First of all, one big source of waste and corruption is the employment of extra casual labour by the engineering departments without any concurrence from the Finance. Every year the casual labourers are taken and are ousted every year and are again taken back. If the present casual labourers are made permanent, then, there is no need of taking more casual labourers every year in which process we waste quite a good sum.

Secondly, even a casual visit to the yards of the railways will reveal that very valuable lathes and rolling stock repairing machinery are rusting in the open without being utilised on an all India basis. The value of such idle machinery would easily run into Rs. 3-4 crores. I want to know who ordered these machinery and for what purpose.

Thirdly, lakhs of rupees are being spent every year for white-washing and repairing the bungalows of senior officers. Most of this expenditure can be curtailed.

There is yet another field where a lot of money goes down the drain. That is in inviting tenders for ballast. Some zonal railways have their own quarries but some of them won't have them since this will put an end to a prolific source of black money.

Fifthly, most of the malpractices arise out of the so-called zonal contract system. Informed opinion confirms the view that by scrapping this system, the railways would save something like Rs. 25 crores a year

Sixthly, wasteful practices also exist in scrap disposal, issue of tickets and allotment of wagons, settlement of claims and arbitration and upgrading of posts, supply of medicines and cement, so on and so forth. So, it would be rewarding if an expert committee including parliamentarians go into the expenditure pattern of the railways during the last five years.

There is a dire need for independent auditors, preferably rotating year to year, to plug the loopholes in the existing system. According to the present system, auditors do not check up all items of expenditure. It is simply a test audit done on a random basis.

Investments on the railways are not judiciously and economically deployed and the built-up potential is not properly utilised. For instance, it is well-known that the new lines opened in the Fourth Plan period have been badly conceived and are uneconomic. In some cases, they were sanctioned under parochial pressures. While hon. Shri Hanumanthaiya was speaking, he said that the whole of the south was neglected and that about Rs. 6 crores were diverted to the north. I am happy to hear him. Not only Shri Hanumanthaiya but Shrimati Parvati

Krishnan also had mentioned that the whole south had been neglected. I am very happy to hear it from a CPI Member. If a DMK member speaks like this, he will be immediately dubbed as parochial but people who are national leaders and who have a national outlook like Shri Hanumanthaiya and Shrimati Parvati Krishnan have advocated and demanded more funds to be allotted to the south as it has been long neglected.

Mr. Hanumanthaiya was accused by Mr. Pandey. On the eve of the UP election alone, work was inaugurated on four of these wholly unnecessary new line projects in that State at an estimated capital cost of over Rs. 40 crores. A government that is prepared to indulge in this kind of wasteful expenditure for party gain cannot plead the railway strike or other extraneous factors to cover up its own irresponsible and reckless actions.

Government has failed to allot sufficient money to carry out the construction of Tirunelveli-Kanyakumari-Nagercoil-Trivandrum line. The economic survey has shown that this line will give a return of more than 6 per cent return. Karur-Dindigul-Madurai-Tuticorin conversion line has been considered as a profitable line. But conversion work has not yet been taken up.

As regards the Madras-Vijayawada electrification work, the work is moving at a snail's speed. The Madras-Trivellore electrification work was inaugurated by our hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Kalaignar M. Karunanidhi in the year 1973. That work has not been taken up so far. Tamilnadu is now under severe drought condition. Once the State of Bihar was affected by drought and at that time a special work was sanctioned there to give more employment to the labour there. Now Tamilnadu is on the verge of severe drought condition. The hon. Minister should announce at least a line in his reply so that more employment can be given to the hardworking people of Tamil

[Shri Tha Kirutinan]

Nadu area especially in my district Ramanathapuram in Tamil Nadu which is suffering very much.

The time has also come for a thorough reappraisal of the structure of railway receipts by way of freight rates. There is no economic justification for granting large scale concessions for a number of commodities. At present about 60 per cent of the total revenue earning tonnage does not pay at all for the entire movement on the different gauges. On many items the freight does not cover the cost. One can understand some special treatment to movement of foodstuffs and export goods. Even these concessions for foodgrains and exportable commodities have been withdrawn and freight levies have been imposed. I highly object to this while a number of other commodities are enjoying these concessions. I wonder why Railways should continue to suffer great losses, on the movement of several goods. The intention may be to help the industries to reduce the cost of transporting raw materials. But most of such industries do not pass on the benefits to the consumers by reducing prices of the ultimate end products.

Sir, the utilisation of track in India is much more than that of other countries.

It is estimated that the total traffic units per route K M per annum is about 7 million in India as against 2.4 million in Canada, 2.7 million in UK and 3.3 million in U.S. It shows that traffic density in India is high and therefore the total profit as proportion of capital should have also been high.

16.00 hrs.

The railways must improve its operational efficiency. As against an increase of 82 per cent and 74 per cent respectively in freights and fares, over the past two decades, the escal-

tion in the cost of stores has been as high as 259 per cent.

The oil crisis casts a responsibility on it to more and more coal. But precisely in order to do so efficiently it is right to plead that its relatively modest demand for high speed diesel traction in the Fifth Plan should not be reduced since the country's transport infrastructure cannot be weakened at this juncture. More rapid and extensive electrification is the answer. The obvious course is to explore the possibility of extending electric traction which is stated to be more efficient than steam power. Improvement in finance can come only from handling a larger volume of goods traffic. Even here past experience has been disappointing.

While the earnings have dropped, the working expenses have gone up. The main task therefore is to increase the earnings and to bring down the expenses. By giving more powers to General Managers and officials still further down the Railways can encourage initiatives among employees. The Railway Board has more powers than it can effectively exercise, and the function of the Board should be revised. At least the centralisation of power and authority in the board has led to demoralisation, at lower levels and withering away of initiative.

It is high time that the Railways, the largest commercial undertaking in the country with a revenue (over Rs. 1400 crores) larger than that of many U.N. Member-Nations ceases to be a department and is converted into a corporation like the L.I.C. or Hindustan Steel. It has functioned far too long as an unwidly bureaucrat-dominated affair rather than a dynamic project-oriented business organisation.

With these words, I conclude my speech.

श्री कुल्लब चन्द्र चौधे (बलीसाबाद) :
माननीय समाप्त जी, मैं सर्व प्रथम अपने
हृदय रेल मंत्री के प्रति श्रद्धांजलि अर्पित
करता हूँ और अपने नये रेल मंत्री का हार्दिक
स्वागत करता हूँ। मान्यवर, पूरा देश हमारे
वर्तमान रेल मंत्री की कार्यकुशलता और
दक्षता को अच्छी तरह से जानता है। जहाज
राही मंत्री के रूप में आप ने जिस प्रकार से
कोई कर्मचारियों की हड़ताल का सामना
किया और जिस प्रकार से उन की हड़ताल का
समाधान किया उस से इस राष्ट्र के सनस्त
नागरिकों और रेल कर्मचारियों में प्रभावा बढ़ी
कि आप के टाइम में कर्मचारियों की समस्याओं
का समाधान होगा और आप ने अपने भाषण
में उस को सफलीभूत किया। जिन कर्मचारियों
को सेवा से बंचित किया गया था, जो तोड़
फोड़ में नहीं थे उन्हें पुनः सेवा का भवसर दिया
गया। इस के लिये मैं मंत्री जी को आभार
व्यक्त करता हूँ। इस के साथ ही साथ में रेल मंत्री
से यह भी अपील करना चाहता हूँ कि हमें
यह नहीं भूलना चाहिये कि जिन कर्मचारियों
ने हड़ताल के समय बफादारी और जिम्मेदारी
से आप की सेवा की है उन के साथ किसी प्रकार
का अन्याय नहीं होना चाहिये और उन को
प्राथमिकता देनी चाहिये, प्रोत्साहन देना
चाहिये। एक बात मैं सुनी है कि कुछ
ऐसे भी कर्मचारी हैं जिन्हें यह कह कर सेवा से
बंचित किया जा रहा है कि आप ने काम पर
आने वाले कर्मचारियों को रोका है। मेरा
मंत्री जी से निवेदन है कि ऐसे कर्मचारियों के
केस पर विचार कर के, बीड़े से जो कर्मचारी
बचे हुए हैं, उन को भी अगल आप सेवा का
भवसर दे सकें तो अच्छा होगा। कोर्ट में जाने
की नीयत न प्राये। आप अपने टाइम में एक
कमेटी बना कर खुद बात सुनें और उन की
समस्या का समाधान कर दें, इस से आप का
यह देश में और भी बढ़ेगा।

कोई यात्री किराया नहीं बढ़ा इस के लिये
देश आशाही है और यह समाजवादी क्रान्ति-

कारी बजट रहा। परन्तु हमारे राष्ट्र के
कुछ समाजवादी नेताओं ने जब आप जहाज
रानी मंत्री रहे तो आप को प्रतिक्रियावादी
की संज्ञा दी जो अत्यन्त खेदजनक रहा और
देश के बुद्धिजीवी वर्ग को खेद हुआ है।

अब मैं आप के माध्यम से माननीय रेल
मंत्री से दो तीन आग्रह करना चाहूंगा।
यह जो रेल बजट आया है वह अत्यन्त ही
क्रान्तिकारी रहा है जिस में आज तक जिन
युवकों की सेवायें नहीं ली गई उन को प्रोत्साहन
देने की बात कही गई है। इस से देश के
नौजवानों में भी विश्वास बढ़ा है कि हम को
भी काम करने का मौका मिलेगा। मुझे
विश्वास है आप ने जो आश्वासन बजट में
दिया है उस को पूरा भी करेंगे। आश्वासन
मात्र न रह जाय यह मेरी प्रार्थना है।

मान्यवर, आप जानते हैं कि छितीनी
बगहा पुल एक ऐतिहासिक पुल है। महात्मा
गांधी के स्वतंत्रता आन्दोलन में चम्पारन में
जब बिहार के भाई एकत्र हुए और चौराचौरी
कांड हुआ तो अंग्रेजों ने उस बगहा पुल को
तोड़ा था। उस पुल का उद्घाटन राष्ट्र नेता
श्रीमती इन्दिरा गांधी ने किया है। लेकिन
खेद के साथ कहना पड़ता है कि उस का जो
कार्य चल रहा है उस की गति इतनी धीमी
है कि उन्होंने जो सभा में यह ऐलान किया था
कि तीन साल में यह पुल बन कर तैयार हो
जायगा, इस की सम्भावना कम दिखाई देती
है। जिस गति से उस का निर्माण कार्य चल
रहा है उस से 10 वर्ष में भी वह पुल पूरा नहीं
होगा।

इस के साथ ही साथ मुझे यह कहना है कि
बाराबंकी से समस्तीपुर की लाइन को जो
ब्रॉड गेज में परिवर्तित किया जा रहा है उस
की गति बहुत धीमी है। वह काम कब पूरा
होगा इस के बारे में कुछ निश्चित नहीं कहा
जा सकता। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा
कि इस कार्य की गति को बढ़ायें जिस से जो

[श्री कृष्ण चन्द पांडे]

कार्य प्राप्त ने टाइन बाउण्ड प्रोग्राम के रूप में लिया है उस समय के अन्दर इस को पूरा किया जा सके।

सहजनवा से दोहरीघाट के लिये बांसगांव होते हुए एक नई रेल लाइन बनाने का सर्वेक्षण हो चुका है, परन्तु उसकी भू-गति अत्यन्त ही धीमी है। मैं आग्रह करता हूँ कि उच्चरी भी ध्यान दिया जाए। भूतपूर्व स्वर्गीय प्रधान मंत्री श्री लाल बहादुर के समय में इसी सदन में आश्वासन दिया गया था, राम शंकर लाल यहाँ के सदस्य थे, मगहर सा कबीरदास का ऐतिहासिक तीर्थ स्थान है, वहाँ से एक रेलवे लाइन निकाल कर बखिरा, मेहदावल, बांसी होते हुए बलरामपुर के लिये बनने वाली थी। उस के लिये आश्वासन दिया जा चुका है, परन्तु उस का सर्वेक्षण भी नहीं हुआ है। आप उस पर ध्यान दें जिस से उस आश्वासन की पूर्ति हो सके।

एक आग्रह और करना चाहता हूँ कि गोरखपुर से गोंडा को जाने वाली जो छोटी लाइन है, लूप लाइन, उस को ब्रॉड गेज किया जाना चाहिये। फर्रुदा नौतनवा लाइन राष्ट्रीय हित की रेलवे लाइन है, और बीर्डर एरिया में है। मैं चाहता हूँ कि इस लाइन को ब्रॉड गेज किया जाय जिस से इस पिछड़े हुए क्षेत्र का कल्याण हो सके। भटनी से वाराणसी की जो छोटी लाइन है, उसे ब्रॉड गेज किया जाना चाहिए। मान्यवर, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ और वह यह है कि रेल विभाग में क्षेत्रीय भाषाओं को प्राथमिकता दी जानी चाहिए जबकि अभी तक ऐसा नहीं हो रहा है चाहे आप गोरखपुर में देखिए और चाहे आप दिल्ली में देखिए हर जगह जो काम हो रहा है वह अंग्रेजी में हो रहा है और क्षेत्रीय भाषाओं को प्राथमिकता नहीं दी जा रही है। हालत यहाँ तक है कि जो रिजर्वेशन का कार्ड लगाया जाता है, वह भी अंग्रेजी में ही

लगाया जाता है चाहे देश का कोई भी हिस्सा हो। मैं यह नहीं कहता कि आप अंग्रेजी में काम न करें लेकिन इसका आग्रह जरूर करना चाहता हूँ कि हिन्दी कि उपेक्षा और क्षेत्रीय भाषाओं की उपेक्षा नहीं होनी चाहिए। हमारे पूर्व बक्ता श्री हनुमन्तैया ने राष्ट्र को दो हिस्सों में बांटने की कोशिश की जो अत्यन्त खेदजनक है। चाहे उत्तर हो, चाहे दक्षिण हो, चाहे पूरब हो और चाहे पश्चिम हो, सब हिन्दुस्तान है और हिन्दुस्तान के हर पिछड़े हुए, उपेक्षित क्षेत्र में नये निर्माण का कार्य किया जाना आवश्यक है। यह मेरा माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है।

मान्यवर, नंगल तलवाड़ा का उदघाटन स्वर्गीय ललित बाबू ने किया है परन्तु अब डर यह है कि यह बने या न बने। मेरा यह आग्रह है कि इस का शिलान्यास हो चुका है और इस का उदघाटन किया जा चुका है और अब आप इस का निर्माण जल्द से जल्द करा कर श्री ललित नारायण मिश्र की स्मृति और यादगार को बनाए रखें। इस रेल लाइन के बारे में हिमाचल प्रदेश के मुख्य मंत्री ने भारत सरकार से आग्रह किया था और वहाँ के गवर्नर ने अपने अधिभाषण में भी कहा है और अगर अब यह नहीं बनाया जाता है, तो उन आश्वासनों को तोड़ना होगा। इसलिए इस आश्वासन का पालन किया जाना चाहिए।

मान्यवर, एक बात देखने में प्रति दिन धाती है। बड़े-बड़े अधिकारी सैलून लेकर जाते हैं और एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन पहुँच कर वहाँ सैलून छोड़ दिया करते हैं और दिन भर अपना काम करते हैं, जिस से रेल लाइन जाम पड़ी रहती है इस प्रकार की अगर गति विधि रहेगी तो रेलवे की स्थिति कैसे सुधरेगी। मेरा आग्रह है कि माननीय रेल मंत्री जी को इस पर विचार करना चाहिए और इस में सुधार लाना चाहिए। माननीय मंत्री जी ने इस सदन को आश्वासन दिया है कि चाड़ियाँ समय पर चलेंगी लेकिन अब अब दिन देखा

जा रहा है कि कोई गाड़ी समय पर नहीं चल रही है? तो मैं आप के मध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि आश्वासनों को झरझरा नहीं किया जाएगा, तो जो आस्था और विश्वास देश में रेल मंत्रालय के प्रति जागृत हुआ है, अधिकारियों और रेल मंत्रों के प्रति जागृत हुआ है, वह खंडित हो जाएगा।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि श्री ललित नारायण मिश्र जी की जैसी निमर्म हत्या हुई है, उस पर रेल मंत्रालय को गंभीरतापूर्वक विचार करना चाहिए। मुझे जो जानकारी मिली है वह यह है कि वहाँ पर जो रक्षा बल रहे, वहाँ पर डी० आई० जी० महोदय 6 दिन पहले पहुँच गये थे और छः छः बटीलियन पहुँच गई थी लेकिन किस तरह से बन फटा इस का उन को पता नहीं चला। इसलिए इस पर गंभीरतापूर्वक विचार कर के रेल मंत्रालय को अलग से इन्कवायरी करना चाहिए जिस से जनता में हम यह कह सकें कि हमारा रेल मंत्रालय भी सजग है। इतना कह कर मैं रेल मंत्रालय के बजट का अनुमोदन करता हूँ।

SHRI P. G. MAVALANKAR (Ahmedamad): Mr. Chairman, Sir, I must at the outset repeat what I said on a previous occasion last year, on a similar occasion last year, that Railways are a national organisation, and therefore, while trying to discuss the problems and challenges faced by the Railways, we should take a national view of the matter rather than a political or a partisan view of the problems involved. Sir, we are told, Railways in India are the largest in Asia and they are the fourth largest railway system in the world. The new Railway Minister, Shri Kamlepati Tripathi, presented his first Budget this time. I am sorry, he is, at the moment, not here. But, I am quite sure that the Minister who is ably assisting him will try and understand the various points and problems raised by us not only in terms of our constituencies and regional areas, but also in terms of the general national development of the railways as a whole.

I warmly congratulate the new Railway Minister on his maiden performance of the presentation of the Budget, though I am sorry that he happens to be the 15th Railway Minister in 27 years! I wish the Railways were a little more fortunate in having some kind of continuity by having some political head rather than having too many Ministers heading this Ministry.

Reference has been rightly made to the late Shri Lalit Narayan Mishra. I also join the other members in paying my homage to him. Whatever be our differences with him—and they were many, sharp and acute—the fact remains that he was a lovable man and as a parliamentarian and as a member of the House, he was liked by all in various sections.

This year's budget, if I might put it that way, is soft, soothing and sympathetic. It is not surprising, for after all, in a sense this is an election year budget. That being so, it is a pardonable exercise on the part of the Railway Minister to do things in such a way that they do not disturb or irritate people. That is why you will see that he has not given a further hike to the fares. But I must say that the marginal freight rise he has proposed is bound to hit the common man. He has not raised the passenger fares because they are already prohibitive. But I want to tell him and the railway authorities that because of the existing already high passenger fares, passenger traffic has been adversely affected.

Many hon. members have mentioned the Railway Board. Many have argued for its abolition. I am one of those who believe that the Railway Board certainly needs a radical re-orientation because after all, old habits, old traditions born out of the colonial past and imperialistic traditions die hard. Unfortunately, although the Board does contain a number of people who are expert, knowledgeable and experienced, the fact

[Shri P. G. Mavalankar]

remains that the old paraphernalia, modes, moorings, colonial workings and conventions which have been built around the Board's functioning have not been removed. Quite often, the Ministers, whoever they are, find it very difficult to tackle the senior officials of the Board. They will not admit it in public, but the fact remains that the Railway Board officials tend to take a narrow formalistic view, and if I may put it that way, even a rigid view of many things concerning railway development.

Therefore, I would repeat this point which I made in the last session also when the late Shri Mishra was present, and Shri Qureshi was also there, listening to that debate—I am sure he will recall it—that some of us have been demanding a thorough revision of the entire railway Code. I think the Minister will agree that the code has been in operation for many many decades. Changes must be incorporated in the code and we should have a reoriented fresh railway code. If that takes place and if in that context there is a reconstitution of the Railway Board, that would be welcome. I am not taking a propogandistic view of the matter and am not arguing against the Railway Board. Merely for the sake of abolition of the Board. I am not bothered about abolition, but I am bothered about the obstacles created and put by some of these old traditions which come in the way.

Many members have spoken about the railway employees. Last year's strike unfortunately disrupted the railway functioning, but I hope the new Railway Minister's gesture, welcome as it is, will produce the necessary climate and open a new chapter of good industrial relations. I must say that labour relations and labour morale on the railways today are not necessarily very happy. The Minister will agree that there is a certain amount of

irritation, a certain atmosphere of agony and anguish, prevailing amongs the railway employees, although the Minister has rightly said that except those proved guilty of acts of violence, the break in service of the rest will be condoned.

Even with regard to acts of violence I should like the Minister to be sure that they were proved, and he should not go merely on the basis of reports and here say which he gets' from officials because sometimes those complaints against certain employees are given in order to take some kind of vindictive action against those employees by their respective senior-people. We have in the Indian railways a large number of experts, engineers and technicians. I am glad that we have very good railway staff training colleges. I had occasion to visit one particular Railway Staff Training College at Baroda and I was glad to find that not only our own young men were there but also a batch of Railway officials from Bangladesh had come there for training. It was inspiring to see our friends from the neighbouring developing countries come to India for getting training, know how, etc. Such Railway Staff Training Colleges should be strengthened further.

The hon. Minister has given a lot of points about the functioning of the Railways and he ended his speech by saying that he hoped the year 1975-76 would be a year of promise, stabilisation and steady growth. He also referred to higher physical performance and better financial results. It was a pious hope and we all share it. We want the railways to achieve those objectives. If you look at the financial position, although it is not as bad as it was last year because of the higher level of traffic that is expected this year, we have not gone fully in the direction of exploiting adequately and satisfactorily the scope for economy and rationalisation of operations.

I know the difficulties of the Railway Minister. After all the wage Bill is about 70 per cent and the fuel costs are about 20 per cent. It is difficult to find areas where the Minister could effect economies in terms of wage bill, especially when there is the further difficulty of additional instalments of D.A. to the employees almost every two months. Nonetheless I dare say if operational efficiency and productivity are emphasised as indeed they must be, the picture of Railway finances will certainly be better and more attractive.

Coming to the question of Railway Development in general, I am sorry the Budget makes hardly any reference to the construction of new lines. Indeed, it tells us resolutely why the Government feel that no new railway lines could be constructed. I should have thought that in spite of the difficulties of the economic situation, and they are undoubtedly acute difficulties, the Railway Minister should have gone ahead with the Planning and construction of new railway lines, particularly in the backward and developing areas. I want to mention here the two railway lines which deserve the consideration of the Minister and they are: Bhavanagar-Tarapore and Kapadvank-Modasa in Sabarkantha district of Gujarat. Gujarat is suffering from scarcity conditions. The Hon. Home Minister told us the other day why Gujarat would have to continue under President's rule. Why not start these two railway lines as part of the scarcity relief operation? That would have added impetus to the projects.

Further, I want to suggest that the Baroda-Chhota Udaipur line and some other narrow-gauge lines, Nadiad-Kapadvanj and Nadiad-Petlad Bhudran-Pratapnagar should be converted into broad gauge. There is a project for converting the Ahmedabad-Delhi metre-gauge line into broad gauge. The survey was completed in July 1973. I do not know whether Mr. Qureshi can give any promise, but perhaps the answer is: no finance. It

will perhaps be the perennial answer! You will have to set down certain priorities and go forward. This line should be taken up because Gujarat and Rajasthan through which this line goes are border areas with our neighbour, West Pakistan. For the movement of goods, foodgrains and other important materials, the distance between Delhi and Ahmedabad will be cut down, and it will be done only if you have broad gauge.

The Vivangam-Okha-Porbandar line should also be converted from metre gauge to broad gauge. I know the work is going on, but the pace is very slow. I want it to be accelerated. I believe it requires an amount of Rs. 25, Rs. 50 crores, but if it is delayed from year to year, instead of Rs. 25 crores you will require Rs. 40 crores later on.

Kutch is a backward area. Dr Mohapatray Mehta has also mentioned it. There has been a continuous demand for many years voiced in Parliament also that the Gandhidham-Lakhpatriam must be extended to Abhilasha via Mundra, Bhadereshwar and Mandvi. It is only 50 miles in terms of broad gauge. I do not know why the railway authorities are not willing to go ahead with it.

There is an Association in Bombay which has submitted very studied proposals. Indeed, they have made some research and they propose that if the necessary engineering-cum-traffic survey is made for the broad gauge line from Dahod in Panchmahal to Jhamarkota in Rajasthan via Jhalod and the line is constructed on a priority basis, it will mean a saving of more than Rs. 300 crores in foreign exchange annually and it will mean carrying of more goods and passenger traffic as well.

If we want development of the Railways, efficiency, productivity punctuality must definitely improve. I am one with Hanumanthaji when he says that punctuality must improve, but even after starting electric trains,

[Shri P. G. Mavalankar]

punctuality has not improved, nor has the running time been reduced. If the same time is taken, what is the use of introducing electric trains because these are introduced for quick movement?

The problem of ticketless travel is a social one. You cannot merely blame the railway authorities for it. I find that many times the so-called young people, angry young people, educated young people try to go to various places in trains without tickets at all. That is not fair.

The Ahmedabad-Bombay rail traffic has been dislocated for nearly a week because the railway authorities found that the Vaitarna Bridge was unsafe. But even when there is no monsoon, no floods, how has the bridge suddenly been found unsafe. Therefore, greater care has to be taken in the building and maintenances of such bridges on which important fast express trains run.

I want very briefly to refer to the very good point made by my Hon. friend Shrimati Parvathi Krishnan regarding wagon tonnage and wagon earnings. I want to know whether the railway authorities have given any attention to the problem of commercial orientation of freight movement. Will they please tell us what the earnings are? After all you are having so much tonnage of goods movement, that is all right, but you must also tell us whether you are really having the maximum possible earnings from this. We are not given the facts and figures. I would like this to be made a profitable proposition. For example, in you carry 90 to 96 tonnes of coal I am told four wagons are required, but if you carry the same quantity of sugarcane, seven or eight wagons are required. Surely the value of four wagons and the value of eight wagons are not the same. When certain commodities like sugarcane can be easily carried by road, why can't you do it?

I would like the Western Railway Headquarters to be shifted from Bombay to some other important town like Ahmedabad or Baroda.

As many as 75 trains still stand cancelled in the Bhavnagar-Rajkot regions in Saurashtra. They must be started immediately. Top priority must be given to the supply of diesel engines to important trains like the Somnath Mail Kirti Express and the Bhavnagar Mail running in Saurashtra.

The second class passengers must be given more amenities like sleeping berths for longer durations of travel as also larger and more waiting halls at railway stations.

In Ahmedabad there are a large number of people who have business connections in Calcutta and there is heavy traffic between Ahmedabad and Howrah. So, why not start a direct train service between Viramgam and Howrah because the present arrangement is grossly inadequate? A large number of people from U.P., Bihar, Delhi and Punjab live in Ahmedabad—in lakhs. They have been demanding a direct line from Ahmedabad to Bhopal, Kanpur, Allahabad and Varanasi. This direct train service also should be introduced. I understand that the Southern Railway time-table is printed in Tamil also; I am happy about it. Similarly why not have the Western Railway time-table in Gujarati also? During nights, hawkers and vendors shout on the platforms "Chai garam" and other things, disturbing the people who are asleep. Why not have a rule that say between 12 midnight and 5 a.m. when trains are passing and people are sleeping inside the trains the hawkers should not be allowed to shout on the platforms? If some passenger wants tea, he can get down and get it from the stall.

I hope the hon. Minister will look into all these suggestions.

SHRI P. V. G. RAJU (Visakhapatnam): Sir, the railways are the leading transport system in our country. I feel that we should not only develop the railway system but we should develop our road and water transport systems also. All the three should be linked together.

I may be forgiven if I am a little theoretical because as a student of Indian economics at Madras we had a paper on the Indian railway system and I am only repeating what I read 30 years ago. I was told that the Indian railway system was developed by the British with the special purpose of selling their own railway lines to India and therefore, the system was broad gauge and metre gauge whereas in Europe they have a general gauge. Therefore, though we are larger than Europe we are smaller so far as railways are concerned. Our railway lines do not have the same strength as in Europe. I am told that the Indian broad gauge system has a weight of 90 lbs per unit of rail while it is 150 lbs in Europe. In metre gauge it is 60 lbs. The 90 rail lbs. can only bear a speed of 65 to 70 MPH. I am told that the railway track in India has not been improved in the last 25 or 30 years. We still make rails of 90 lbs for broad gauge. When we have our own steel industry, why can't we have the same track weight as in Europe, i.e. 150 lbs? Then we can increase the speed of trains from 65 to 70 MPH to nearly 100 MPH. Therefore, I am only saying that as a student I used to learn that we have to give priority to an essential point about the Indian railways, namely, that while Indian railways are only 90 lbs the European railways have 150 lbs.

There is another point. The railways in India have been built on the same pattern as the railways in the United Kingdom. Now that the United Kingdom has joined the European Economic Community, it is having difficulties to take the rolling stock of the European railway system. Therefore, in the referendum which the

United Kingdom is going to hold to decide whether UK should join the EEC or not, this is one of the points.

As a matter of fact, in Europe and America the railways and roadways are inter-linked. It is possible in America for a trailer which carries about 70 or 80 tonnes to be hoisted or placed in the railway wagon. Then the railway wagon goes from one centre to another centre and the trailer is removed from the wagon and kept on the road by an object; since I do not know the technical term, I am using the word "object". That object places the trailer from the road on the railway wagon or from the railway wagon on the road.

The railway track bridges in Europe and America can carry a weight of 75 to 80 tonnes. In India the railway bridges can carry only weight of 50 to 55 tonnes.

I do not know whether it is possible to increase the weight capacity of our bridges. Certainly, effort should be made to have broad-gauge lines with wider bridges and more powerful bridges between major cities like Madras, Bombay, Calcutta and Delhi.

In this connection, I may say that I have been informed that in Japan they have developed a new system of an over-head track. They have a track which runs in the air and the railway wagons are attached to the track. The Japanese trains run at a speed of about 300 km per hour, which is much more than what the Indian railways can think or reaching. I do not know if it is possible for the Indian railways to reach the same speed as the Japanese trains.

MR. CHAIRMAN. He should conclude in another two minutes.

SHRI P. V. G. RAJU: I have only two points. One is that the railway track should be improved. The second point is that the railways

[Shri P. V. G. Raju]

should be linked with the road transport. I would say that the road transport in our country is one of the most backward in the world. The Indian road bridges cannot bear a weight of more than 12 tonnes if they are national highways and 8 tonnes if they are State highways. The Indian railway bridges cannot bear more than 50 tonnes. We will certainly be considered backward when we compare ourselves with the railway tracks in Europe. Therefore, we should try to increase the capacity of the railway bridges to bear at least 80 tonnes as in Europe and America. I do not know how much it will cost. But certainly the effort should be made because the railway transport system is the basis on which we can develop.

There is only one more point that I want to make. I would not like a composite railway system to be developed in the country. All the metre-gauge should be converted into broad-gauge. Here, I would say, there is a wonderful railway station in India, that is Bangalore city. I do not know if my friends know that you can go to Bangalore city on broad-gauge from Madras; you can go to Bangalore city on metre-gauge from Hyderabad on the eastern side and you can go from Bangalore city to Mysore on narrow-gauge. Surprisingly, there are three railway lines to Bangalore city. This should be abolished. I can understand metre-gauge and broad-gauge lines going to Bangalore city but not narrow-gauge. It shows only narrowness of mind of the Indian railways. Narrow-gauge should be converted into broad-gauge and metre-gauge should be converted into broad-gauge. This is my request to the hon. Minister of Railways.

Thank you for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget.

श्री रामशेखर प्रसाद सिंह (छपरा) :

सभापति महोदय, कबल इसके कि मैं इस साल के रेलवे बजट पर अपने विचार व्यक्त करूं, मैं भूतपूर्व रेल मंत्री श्री ललित नारायण मिश्र के प्रति अपनी श्रद्धाजलि अर्पित करना चाहता हूँ, जिनकी दिलचस्पी और जिनके कठिन परिश्रम के फलस्वरूप देश के विभिन्न पिछड़े हुए इलाकों में रेल का काम प्रारम्भ हुआ। अभी हमारे दोस्त श्री के० मी० पांडे, ने जिन बातों का चर्चा की, मैं उन में भी अपने को संवाधित करना चाहता हूँ ?

अग्रजों के जमाने में छितीनीघाट के पुल को तोड़ दिया गया था। उसकी नीव डालकर — जहाँ वर्तमान रेलमंत्री पंडितजी, भी उपस्थित थे—ललित बाबू ने बहुत प्रशंसनीय कार्य किया। इसके साथ ही मुजफ्फरपुर से बाराबकी होते हुए लखनऊ तक की ब्राडगेज लाइन की योजना भी उनके समय में बनाई गई थी। वह काम प्रारम्भ हो गया है। देश में विभिन्न कामों को उन्होंने प्रारम्भ किया। आशा है कि ललित बाबू ने जिस काम का श्रीगणेश किया था, वर्तमान रेल मंत्री पंडितजी उसमें पूर्णाहति देंगे और उसको पूरा करेंगे।

पटना में पुल बनाने का ऐलान भी ललित बाबू ने किया था। मुझे आशा है कि पंडितजी उस काम को भी पूरा करेंगे।

श्री रामावतार शारदा (पटना) :
उसका सर्वे हो गया है।

श्री रामशेखर प्रसाद सिंह : जैसा कि शास्त्री जी ने कहा है उसका सर्वे भी हो गया है।

जब मैं आज के रेल मंत्री को देखता हूँ, तो मुझे आज से 33 बरस पूर्व उस दिन की याद आती है, जब कि मैं काशी हिन्दू विश्व-विद्यालय का विद्यार्थी था। 1942 की 1

अग्रस्त को हिन्दू विश्वविद्यालय के प्रमुख और पवित्र स्थान गांधी चौतरे पर पंडितजी ने ए० आ० ई० १० स० १० की मिटिंग के लिये बम्बई जाने से पूर्व "क्वोट इंडिया" भारत छोड़ो मूवमेंट की दृष्टभूमि और रूपरेखा बताई थी। आगे चलकर उनकी बातें पूरी हुईं और उनके उपदेश और प्रेरणा से मेरे जैसे हजारों व्यक्तियों ने भारत की आजादी की अंतिम लड़ाई में भाग लिया। भारत के आजाद होने से पूर्व भारत का जो नक्शा हमारे राष्ट्रीय नेताओं के सामने था, पंडितजी उसी तरह से ही रेलवे को चलाने की व्यवस्था करेंगे, ऐसा मेरा विश्वास है।

अभी तक पंडितजी राज्य की राजनीति में थे। अब राष्ट्रीय स्तर पर उनका पदार्पण हुआ है। जिन बातों की चर्चा श्री हनुमन्तिया ने की है, वैसी शिकायत किसी को भी नहीं रहेगी क्योंकि पंडितजी ने हमेशा सारे देश की एकता के राष्ट्रीय विचार का प्रचार और प्रसार किया है। उत्तर, दक्षिण, पूर्व, पश्चिम की कोई भावना राष्ट्रीय नेताओं के सामने नहीं रही है। सारा देश एक है और देश के सब भागों की तरक्की की जवाबदेही भारत सरकार पर है, पंडितजी पर है और श्रीमती इंदरा गांधी पर है।

रेल विभाग ही केन्द्रीय सरकार के अधीन एक ऐसा विभाग है जिसका सम्पर्क आ जनता में है। देश का कोई भी ऐसा नागरिक नहीं है जिसका रेल के साथ किसी न किसी तरीके में सम्पर्क न रहा हो। रेल की मफलता पर देश के शासन की मफलता निर्भर करती है। अगर रेल में कोई भी त्रुटि होती है तो उसका प्रभाव आ जनता पर, यहां तक कि गांव के रहने वाले लोगों पर भी पड़ता है। रेलें देश की लाइफ लाइन भी हैं क्योंकि वह केवल आर्थिक दृष्टि से ही नहीं बल्कि सामाजिक और सांस्कृतिक दृष्टि से भी देश की एकता को कायम रखती है। जब पंडितजी जैसा योग्य व्यक्ति रेल मंत्री के स्थान को सुशोभित कर रहा है, तो इस बात की पूरी आशा की जा सकती है कि इन सब बातों को पूरा किया जायेगा।

रेलें 9 जोनों में बंटी हुई हैं और उन जोनों के डिवीजन बना कर रेलों का काम चलाया जाता है। सब रेलवेज में पहले से डिवीजन बन चुके थे। केवल एन० ई० और एन० एफ० रेलवे में डिवीजन का काम 1969 में प्रारम्भ हुआ। लेकिन इन दोनों रेलवे में जो डिवीजन बनाये गये, उनमें किसी नियम का पालन नहीं हुआ। अनुभव से पता चलता है कि जो मम्तीपुर डिवीजन बना है, वह बहुत बड़ा डिवीजन है। उसमें इतनी क्षमता नहीं है कि वह गाड़ियों को ठीक समय पर चला सके, अपने कर्मचारियों में अनुशासन स्थापित कर सके या रेलवे यूनर्स को पर्याप्त सुविधाएं दे सके। वहां न गाड़ियां ठीक समय पर चलती हैं और न सामान वक्त पर पहुंचता है।

कम्पनी के जमाने में एन० ई० रेलवे के 5 जिला स्तर के कार्यालय थे। उन में 4 को, आउटगटनगर, गोडा के स्थान पर लखनऊ, बनारस और मम्तीपुर को डिवीजन बना दिया गया। लेकिन सोनपुर को, जो जिला स्तर का पाचवा स्थान था, डिवीजन नहीं बनाया गया। एन० एफ० रेलवे में भी जिला स्तर के 4 स्थान थे। जब डिवीजन सिस्टम लागू हुआ, तो उनको डिवीजन बना दिया गया। बाद में रंगिया को भी डिवीजन बना कर पांच डिवीजन बना दिये गये। सोनपुर ऐतिहासिक दृष्टि से एक महत्वपूर्ण स्थान है। वह उत्तर और दक्षिण बिहार को जोड़ता है। उत्तर बिहार में कोई इंडस्ट्री नहीं है। अंग्रेजों के काल से रेलवे का सब से बड़ा दफ्तर वहां रहना आया है। वहां दफ्तर के लिये काफी जमीन मकान और सब सुविधाएं हैं। जैसा कि श्री तिवारी ने कहा है भूतपूर्व रेल मंत्री ने सोनपुर के नजदीक पालेजाघाट में एक मीटिंग में 5 बजे सबेरे यह ऐलान किया था कि जिस तरह से रंगिया डिवीजन का हैड क्वार्टर बन रहा है उसी तरह से सोनपुर भी बन जायेगा। मेरा क्याल है कि मंत्री महोदय इस काम को पूरा करेंगे।

[श्री. रामशेखर प्रसाद सिंह]

जब पहले य- मय डिवीजन बने थे, उस वक्त सोनपुर और बनारस में ही टाई थी। उस समय बनारस की विजय हुई और सोनपुर में डिवीजन नहीं बन सका। बनारस में विश्वनाथ है और सोनपुर में हरिहरनाथ है। दोनों पवित्र स्थान हैं। उम्मितिये आशा है कि पंडित जी सोनपुर में डिवीजन स्तर का कार्यालय खोलेंगे।

हावडा-डीनकम जो दिल्ली में हावडा जाती है इलाहाबाद और मिर्जापुर होकर जाती है। मिर्जापुर में उसका कोई रुकाव नहीं है। दो दिन वह बनारस होकर जाती है और बाकी दिन वह मिर्जापुर होकर जाती है।

मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि पूरे हफ्ते में प्रत्येक दिन उम्मितिये बनारस होकर ही जाना चाहिये क्योंकि बनारस एक महत्वपूर्ण स्थान है और वहां से होकर जानें से इसका उपयोग ज्यादा में ज्यादा लोग कर सकेंगे। दूसरी गाड़ियों को भी बनारस होकर जाना चाहिये।

रिजर्वेशन चार्ट जो सेकेंड क्लाम के रखे जाते हैं वह ठीक से नहीं लिखे होते। इससे जो यात्री जाना चाहते हैं उनको काफी दिक्कत होती है। जो इसके बाबू होने हैं रिजर्वेशन के वह भी गाड़ी खुलने के समय वहां पर आते नहीं हैं और लोगों को कठिनाई होती है। इसलिए इस पर ध्यान दिया जाना चाहिए कि रिजर्वेशन के चार्ट शुद्ध-शुद्ध और साफ-साफ लिखे होने चाहिए और जो रिजर्वेशन के बाबू नई दिल्ली और दिल्ली स्टेशनो पर होते हैं वे वहां पर उपस्थित होकर यात्रियों को गाइड किया कर।

मैं माननीय मंत्री का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हू कि अनएम्प्लायड ग्रेज्युएट्स

को काम देने की बहुत सी योजनाएं बनी हैं। रेल विभाग में भी भूतपूर्व रेल मंत्री ने इसके लिए योजना बनाई थी कि व्हीलर की किताबों की दूकानें, खाने पीने की और चाय वगैरह की दूकाने अनएम्प्लायड ग्रेज्युएट्स को दी जाये। लेकिन मैं देख रहा हू कि माननीय मंत्री ललित बाबू के निघन के बाद इन सब कामों में ढील ही हो रही है और जो व्यवस्था बनी थी कि 6 वर्ष के बाद यानी 6 वर्ष तक काम करने के बाद जो लोग यह ठेके वगैरह का काम करने हैं उनको फिर में ग्रिन्युअल के लिए दरस्वास्त देनी पड़ेगी और उस में सब लोगों को मोका दिया जायेगा उस आर्डर को भी बदलन का प्रयास हो रहा है। मिनिस्टर के मरने में कोई रुक और कायदे नहीं बदले जाते। विभागों के बदलने में और मिनिस्टर के हटने में जो उनके आर्डर है वह आर्डर नहीं बदलते और खास कर के जो आर्डर जन हित में हैं उनका तो कभी नहीं बदलना चाहिए। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि अनएम्प्लायड लोगों को काम देने की जो योजना ललित बाबू ने बनाई थी उसको पूरा करे।

एक चीज में मैं कहना चाहता हू कि रेलवे की बहुत सी जमीन लोग दखल कर के बैठे हुए हैं। बहुत में लाग छपरा स्टेशन के पास रेलवे की जमीन दखल करके बैठे हुए हैं। इस बात की चर्चा ललित बाबू के सामने हुई थी। इसके विरोध में कई पत्र उनको लिखे गये थे। उन्होंने इसकी एन्क्वायरी कराई और एन्क्वायरी के बाद यह फैसला हुआ कि नाजायज तरीके से जो जमीन दखल किए हुए हैं उनको हटाया जाए। 31 दिसम्बर 1974 तक उनका हटाने के लिए नोटिस दी गई थी। लेकिन माननीय मंत्री जी के मरने के बाद उनका हटाने का काम बन्द कर दिया गया है और स्थानीय अफसर जो छपरा में रहते हैं उन लोगों की साजिश चल रही है कि उन्हीं लोगों को फिर से लाइसेंस रिन्यू कर दिया जाय।

वहाँ पर नाजायज तरीके से एक आदमी पांच पांच दस दस प्लाट लेकर के बैठा हुआ है। बहुत पुराने टाइम से जबदस्ती उन्होंने दखल किया हुआ है। चार आदमी मिल कर के नारे प्लाट्स को अपने में बांट कर के उसका उपयोग करते हैं। सब-टेनेन्ट्स बहाल करके उससे ज्यादा रुपया कमाने हैं और रेलवे की जमीन का इस्तेमाल करते हैं। जब आपने राजा महागजाओं को खम किया जमींदारी खत्म की तो आप अपनी जमीन किसी खाम व्यक्ति को देकर के ज्यादा धन कमाने की व्यवस्था करगए यह उचित नहीं लगता है और खाम कर प्रजातन्त्र और समाजवादी ङग के सरकार के लिए तो यह किसी तरह उचित नहीं है। इसलिए मैं निवेदन करता हूँ कि छपरा में जो रेलवे की जमीन दखल किये हुए हैं नाजायज तरीके से उनको हटाने के बारे में ललित बाबू ने जो आज्ञा दी थी उसका पालन किया जाए। उसमें मंजा जमीन तब तक बिकर सेक्शन के लोगो को हरिजन को माइन्सट्री कम्पनिटी के लोगो को या लायल रेलवे कर्मचारियों को अथवा अनाप्लायड ग्रेज्युएट्स को दी जाय और माननीय मंत्री जी खुद उसके लिए उन लोगो का परसेटिंग फिक्स कर दें कि फिक्स अनुपात में किस-किस को वह जमीन दी जाय। मेरा ख्याल है कि जो साजिश छपरा के अफसर कर रहे हैं उस में यह काम करने में दिक्कत होगी यदि आप इस पर पूरा ध्यान नहीं देंगे।

अन्त में अपना भाषण समाप्त करने से पहले मैं राज्य मंत्री श्री शफी कुशेशी म दब को धन्यवाद देना चाहता हूँ जिन के सहयोग से ललित बाबू अपने काम में सफल हो सके। मेरा विश्वास है कि कुशेशी साहब के सहयोग और सपोर्ट से हमारे माननीय मंत्री पंडित जी भी अपने काम में सफल होंगे और यह काम इनके हाथ से पूर्ण हो पाएगा।

SHRI PAOKAI HAKIP (Outer Manipur). At the outset I congratulate the Minister and the Ministry as a whole for the budget.

I should express my thankfulness to the new Minister for a number of new proposals. The proposals are there before us, that is to say, it is contained in his speech and in the different papers circulated to us.

The hon. Minister has come forward and said that there will be no more increase in the passenger fares and freight rates. This is one of the happy things. The steps regarding increasing the number of facilities have got to be vigorously implemented.

Sir, one happy thing is this. In the matter of recruitment of Scheduled Castes and Scheduled Tribes, he says, he is determined to implement this policy, by encouraging members belonging to Scheduled Castes and Scheduled Tribes and other backward classes to get employment and that these facilities will be provided for students in the university campus for reservation purposes.

About the other facilities a number of my predecessors who have spoken have already dealt with them and I do not think I have much to add. But nevertheless I would like to say that in regard to facilities over the years we have been told that the facilities will be increased and amenities will be increased. But what have we witnessed today? It is true that the Railways are not different today from what we have been seeing. But today, I find, from the new budget proposals, it has been stated that more facilities will be provided and this matter will be taken care of, and will be looked into.

The most distressing thing is this. In the railway compartments we find that there is no proper light, there is no proper lavatory, there are no proper book-stalls or other catering facilities and services. These facilities

[Shri Paokai Haokip]

and services are lacking and these things should be properly looked into and improved. Who is responsible for these things? Everyone of us is responsible. Whenever anything happens one is prone to blame the Minister and Railway Board. But we should try to improve these things. But has the position improved to the extent we desire? The reality has been this. These facilities, have been absent all along. Now that the new Minister has taken over, I hope he will look after these amenities and facilities very effectively.

19.00 hrs.

So far as construction of new railway lines are concerned, a number of speakers have already spoken about the same in the present context of our country. We all talk about national integration. But, that can only be achieved when there is sufficient network of airways, railways and river transport. Among these systems, air traffic is the expensive one. Common people cannot avail of this facility. River transport is not an easy one. Road transport is important. But, railways are most important which can carry more passengers. When Government thinks of national integration, one way of achieving this is to lay more and more railway lines. What has been done over the many years? When you think of constructing a new railway line you take into consideration the economic viability of the region. When we talk of national integration, this consideration has to go. We are compelled to invest more and more funds in constructing new railway lines. Sir, I come from the north-eastern region—Manipur. For centuries, Manipur-Tripura have no railway lines. The only line that is there is from Assam. Here our demand is this that the Government must examine introduction of one train from New Delhi to Gauhati via Farakka. Our demand has also been

for extension of the line from the New Bongaigaon upto Gauhati so that this line may be effectively utilised by the masses. I hope that this will be taken into consideration by the new Minister.

I am now concluding with the following. In the Fifth Plan period, the ministry will pay its attention for the development of the eastern region in order to bring that with the levels of the other parts of the country.

I hope the ministry will give its earnest consideration for the development of these areas by providing link to this part of the country.

श्री प्रताप सिंह नगा (गढ़वाल) :
सभापति जी, मेरे रेलवे बजट के लिये, जो आदरणीय पंडित जी ने पेश किया है, उनको हार्दिक बधाई देता हूँ। यद्यपि भाड़े नहीं बढ़ाये गये हैं, वैसे कुछ वस्तुओं पर भाड़े बढ़ाये गये हैं, लेकिन वे मामूली हैं, उनसे कोई महगाई बढ़ने वाली नहीं है। यह बहुत सराहनीय है।

अब मैं कुछ थोड़ा सा अपने पहाड़ी क्षेत्र के बारे में कहना चाहता हूँ, क्योंकि हमारी जो तकलीफ है उसको मैं यहाँ पर कह दू तो यह कोई अत्युक्ति नहीं होगी। मेरी बदकिस्मती है कि मेरा निर्वाचन क्षेत्र ऐसा है जहाँ एक जिले में तो केवल आधा किलोमीटर रेल की लाइन है। दूसरे जिले में कहीं कोई रेल लाइन नहीं है, वहाँ तो मोटर मार्ग भी बड़ा मुश्किल है। अभी जो नया परिसीमन हुआ है उसके मुनाबिक देहरादून शहर मेरे निर्वाचन क्षेत्र में तो आ गया है, वहाँ रेल-हैड है, लेकिन वहाँ से मेरे निर्वाचन-क्षेत्र में जाने के लिये कोई रेल लाइन नहीं है, मोटर तो जरूर जाती है, लेकिन आगे जाने के लिये रेलवे लाइन नहीं जाती है। कभी कभी मैं सोचता हूँ और मुझे ताज्जुब होता है—हमें 27 साल आजादी हासिल किये

हुये हो गये—हमारे यहाँ नजीमाबाद और कोटड्वार के बीच चार बार रेल चलती थी, जाती थी और आती थी, लेकिन चार-पांच-महीनों से हमको सन 1906 की स्थिति में ले जाया गया है। सन 1906 में जो हालत थी आज वही हालत वहाँ पर बना दी गई है। मैंने त्रिपाठी जी को इस बारे में लिख कर दे रखा है—वहाँ अब केवल दो गाड़ियाँ चलती हैं, कृपा कर चार टाइम चलाना शुरू करायें ताकि लोगों को परेशानी न हो। आप जानते हैं कि हमारा क्षेत्र फौजी क्षेत्र है—किसी को पठानकोट जाना है तो किसी को नेफा जाना है, किसी को कही और जाना है, लेकिन उनको समय पर गाड़ियाँ नहीं मिलती हैं। अगर चारों गाड़ियाँ चलती रहती तो उनको जाने के लिये गाड़ी का भेल मिल जाता है बरना वे लोग अपने गन्तव्य स्थान पर टाइम पर नहीं पहुँच सकते हैं।

सभापति महोदय, आपको ताज्जुब होगा—पिछले दिनों मैं पीडी से ऊपर एक गांव में गया, उस गाँव में 50 बंगले थे जिनमें से 55 आदमी फौज में थे। एक दूसरा गाँव 105 मवासों का था, उनमें से 84 आदमी फौज में थे। हम लोग फौजी इलाकों के रहने वाले हैं, यदि हम लोगों के लिये इस तरह की कठिनाई पैदा की जायेगी तो इससे किस तरह से काम चल सकेगा।

1915 में जब अंग्रेजों का राज्य था, उस समय हरिद्वार से कर्णप्रयाग के लिये रेल लाइन बिछाने के लिये तय हो गया था, खूंटिया आदि भी गठ गई थी, चूँकि वह लड़ाई का ज़माना था। लेकिन इस सीमा पर लड़ाई नहीं भड़की, इसलिए अंग्रेजों को जरूरत नहीं पड़ी और बाद में उन्होंने रेलवे लाइन नहीं बिछायी। अब हमारी अपनी सरकार बन गई है, लेकिन यह सरकार भी हमारी बात को नहीं सुनती है।

आपको याद होगा हमारे यहाँ एक डिब्बा कोटड्वार से बनारस के लिये लगता है—लेकिन अब वह डिब्बा भी कभी तीसरे रोज आता है, कभी चौथे रोज आता है—मैं चाहता हूँ कि वह डिब्बा रोजाना आना चाहिये। किसी को लखनऊ जाना होता है, किसी को बनारस जाना होता है, मुझपर यह माँच कर आता है कि वह उस डिब्बे में बैठ कर मीधा लखनऊ या बनारस पहुँच जायेगा, लेकिन जब स्टेशन पर आ कर उसे मालूम होता है कि वह डिब्बा आया ही नहीं है तो उसे बड़ी निराशा होती है।

दिल्ली में हमारे यहाँ जाने के लिये पहले तीन डिब्बे लगा करतें थे। अभी हनुमन्तैया साहब बहुत ज्यादा बात कर रहे थे, वह होते तो मैं उनको याद दिलाता—उनके ही कार्यकाल में हम बहुत चिल्लाये थे कि एक डिब्बा रह गया, जबकि पहले तीन डिब्बे लगते थे। जब मैंने शोर मचाया चिट्ठी लिखी जिनका जवाब नहीं मिला, आखिर को मेरे यहाँ के लोग मेरा घेराव करने के लिये तैयार थे। तो मैंने हनुमन्तैया जी को लिखा और उन लोगों से कहा कि आप लोग मेरा घेराव क्यों कर रहे हो? श्री हनुमन्तैया जी क घेराव करो तब जाकर दो महीने के आन्दोलन के बाद वह डिब्बे फिर लगे। अब तीन डिब्बे ही लग रहे हैं, लेकिन उनमें काफी भीड़ होती है। बनारस वाला तो डिब्बा (कोटड्वार) से लगता है मेरी माँग है कि उसमें फस्ट क्लास का भी प्रबन्ध हो जाय ताकि हमारे यहाँ के एम० एल० एन० लोग सुविधा से आ जा सकें। नजीबाबाद से भी लोग उसी में बैठकर जाते हैं क्योंकि बनारस के लिये उनको सुविधा पडती है। कम से कम चार फस्ट क्लास की सीटों का प्रबन्ध हो जाय। इसके अलावा एक धो टीयर स्लीपर हो ताकि लोग स्लीपर का चार्ज दे कर आराम से जा सकें।

[श्री प्रताप सिंह नेगी]

अब मैं दिल्ली से कोटद्वारा के लिये एक गाड़ी के बारे में कहना चाहता हूँ। मुझे रेलवे बजट पर जब भी बोलने का मौका मिलता है तो मैं यह जरूर कहता हूँ कि हमारे एक मांग है कि दिल्ली से कोटद्वारा के लिए एक सीधी गाड़ी चलाई जाए जिसका नाम बद्रीनाथ एक्सप्रेस रख दीजिये। अब तो लाखों यात्री बद्रीनाथ जाते हैं। इस गाड़ी के चलने से काफी लोगों को सुविधा होगी क्योंकि अब तो बद्रीनाथ तक मड़क बं गई है। 1915 में जो रेलवे लाइन बिछाने की तजवीज हुई थी तो उस समय उन्होंने यह लिखा था कि अभी कर्णप्रयाग तक अगर रेलवे लाइन चले तो किसी तरह न घाट में नहीं रहेगी। बल्कि अगर बद्रीनाथ तक चला दें तो भी घाटा नहीं हो सकता है। क्योंकि वहाँ के दर्शनीय स्थानों को देखने के लिये देश से ही नहीं बल्कि दुनिया के अन्य देशों के पर्यटक भी आयेगे। इसलिये दिल्ली से कोटद्वारा तक के लिये बद्रीनाथ एक्सप्रेस का यथा शीघ्र प्रवन्ध किया जाय। वेदारनाथ के पास 14,000 फीट की ऊँचाई पर एक ऐसा कुंड बना हुआ है जिसमें मीलों तक ब्रह्म कमल का गलीचा बिछा हुआ नजर आता है, फूलों की घाटी है, दूधाली आदि रमणीय स्थान है, जिनको देखने के लिये लाखों लोग जाते हैं। इसलिये अगर यह छाटी सी सुविधा दे दी जाय तो अच्छा हो। खाम कर हमारे इनके के फौजी भाइयों का ब्याल कर के आप यह सुविधा प्रदान करें। हमारे धत्व से फौजी भाई कश्मीर तक जाते हैं, कश्मीर की लड़ाई में उन्होंने अपना वनिदान किया।

हमारे यहाँ माणा घाटी, नीनि घाटी और बड़ाहोती निश्चत से मिले हुये हैं। अगर वहाँ के लोगों के लिये सुविधा पहुंचायेगे तो सीमान्त क्षेत्र होने की वजह से आप आसानी से उन इलाकों को रसद पहुंचा सकते हैं।

लड़ाई का सामान भी बड़ी आसानी से पहुंचाया जा सकता है। इसके लिये रेलवे लाइन का होना जरूरी है। पहले हिमालय हमारी रक्षा करता था, उत्तर से किसी प्रकार के हमले का अदेशा नहीं होता था। लेकिन विज्ञान का युग आ जाने से हिमालय हमारी रक्षा नहीं कर सकता। अब तो हिमालय के पुत्र को ही रक्षा करनी है। इसलिये आप हमारे ऊपर कृपा करें।

एक भावना हम लोगों के दिल में हो गई है कि हमारा भला, पर्वतीय अंचल का भला, हिमालय के लोगों का भला, तब तक नहीं हो सकता जब तक कि उनको हिमाचल प्रदेश की तरह या त्रिपुरा की तरह अलग राज्य का दर्जा नहीं दिया जाता। मैं समझता हूँ कि हमारे रेल मंत्री दरिया दिल है वह मेरी इस दर्वागन को प्रधान मंत्री तक भी पहुंचाने की कृपा करेंगे कि हमारा कुछ भला हो सके।

इन शब्दों के साथ मैं अपने रेल मंत्री जी का बधायी देना चाहता हूँ।

रेल मंत्री (श्री कमलपति त्रिपाठी)
आप क्यों बटवारा करवाना चाहते हैं उत्तर प्रदेश का ?

SHRI SHYAM SUNDER MOHA-PATRA (Balasore). It is for the first time that I was happy that under the leadership of Pandit Kamalapati Tripathi there was no rise in the price of tickets. It is for the first time that we see a comfortable sigh pervading the corridors of the Lok Sabha. All members were happy that people in the entire country heaved a sigh of relief that there was no rise in the price of tickets.

At the same time, I should bring home a cardinal factor in this aspect to the hon. Minister, that he must see that in the next budget the price of tickets should go back to the

level of 1972. My suggestion may sound very odd. But if you go through the price rise, you will find that between 1973 and 1975, the price has gone up by more than 50 per cent. The chair car ticket from Howrah to Delhi was perhaps Rs. 117; now it is Rs. 198. It is the business tycoons who have left travelling in sleeper cars in air-conditioned coaches and taken to the air-conditioned chair cars. Can we, the middle class people, afford to pay Rs. 198 for this? So I hope our progressive Minister of Railways will consider, while presenting the next Budget, going back to the 1972 level of the price of tickets. It will be a dynamic, revolutionary move.

I must again thank the Railway Minister that he has obliged the people of Orissa by including two or three more members in the Zonal Railway Committee. He had said in his budget speech that when the Zonal Railway Committees were formed, States' representation would be kept in view. If you consider the goods traffic of the entire India moving in all the zonal railways, 65 per cent moves on the South Eastern Railway. If that is so, I want to know what is the percentage of the Orissa people serving on the South Eastern Railway? A quota must be fixed. If the S. E. Railway is carrying 65 per cent of all the railway goods traffic, why not give a bigger quota of representation to Orissa in the South Eastern Railway? I think this is a very honest suggestion.

The food supplied in the trains by the catering department is below standard. Tea served on railway platforms is worse than anything. It is four times poisonous. The tea served to passengers is black in colour. Unfortunately, the Catering Committee has been abolished on the suggestion of some Committee. I suggest that wholtime social workers should be put into this Catering Committee. They must go and supervise the standard of food served on the platforms. If the food is found to be bad, the

licences of the vendors should be cancelled and drastic action should be taken because it is poison which is given to the passengers. Why should the standard of food be bad when we are going in for all round development of railways?

Orissa has been neglected all these years by the Railway Board. There has been a persistent demand by the political parties that the Bansbani-Jagpura line should be constructed. There have been violent agitations and peaceful agitations for it. All the newspapers were full of comments that this is a line which is a lifeline connecting all the mineral areas of Orissa. But I understand that only Rs. 1 lakh has been earmarked for this line. It is a shame that only a lakh of rupees has been sanctioned whereas the total expenditure amounts to more than Rs. 20 crores.

In any case, the Rourkela steel plant area should be connected with the Paradeep port. There should be railway lines through all the tribal areas. Unless you develop the tribal areas, the fate of India will never be changed, the fate of Orissa will never be changed because 33 per cent of the population of Orissa are tribals and Harijans.

The argument adduced by the Railway Board against this is that they are uneconomic lines. Unless you put the railway lines, how can we improve the economic condition of these areas. It is no use saying that these areas are not developed. Unless we have a deep infra-structure, we cannot bring about economic development. Gandhiji had said that Orissa is the poorest of the Provinces. Our esteemed Prime Minister has said a number of times that the people of Orissa are very poor. Is it possible to improve the fate of Orissa by allocating only a lakh of rupees for this Bansbani Jagpura line? So many suggestions are lying with the Ministry of Railways for a line between Bhadrak and

[Shri Shyam Sunder Mohapatra]

Chahmbali and certain other areas. was informed that a committee to survey the uneconomic lines or some-think like that was there; it is time that that committee sent its report Government should come forward with definite suggestion how those lines could be made economical instead of telling people that they are uneconomic lines.

I come from Balasore where there is a defence installation. It is the only one of its kind in the entire South-east Asia. There is no quota for Balasore passengers in any important train. As far as Madras Mail is concerned, there is quota from Balasore to Madras but there is no quota from Balasore to Howrah. The defence personnel want to go to Howrah. Sometimes Ministers depend upon replies submitted by the officers. But the Minister must also have time to go through our suggestions they must not always accept the draft letters which emanate from the offices of the Railway Board but must also go into the legitimacy and the logic of the suggestion and then only arrive at conclusions.

The Indian Railways are fortunate in having an integral coach factory. I saw a picture of the double decker which we are going to export to Indonesia. Our engineers are in no way inferior to others. While travelling abroad, I have heard senior technocrats and engineers praising Indian engineers. Similarly our coaches are equal to any one anywhere in the world. What is required is maintenance. In first class compartments I have found that the seats were cut by blades. It is a fearful sight lonely ladies are travelling in railway compartments but there is no RPF. Trains between Howrah and Cuttack and between Howrah and Balasore sometimes run with RPF men. There is dan-

ger to their safety and security. There are besides a lot of charges against the RPF people. Corruption is writ large. If corruption could be eradicated from the Railways the railways income would go up by ten times. We are increasing fares and freights but we are not able to improve the standard of the Railways because there is no increase in the income. We are unable to give more money to the workers because the Railways are in deficit. And the Railways are in deficit because millions of people are travelling without tickets. Are they not in collusion with the ticket checkers? I am trade unionist. I have seen in my constituency how those people corrupt the officers and the RPF Ticket checkers are in collusion with the offenders. Exemplary punishment should be given to those people so that these are eradicated for ever.

Some trade unions with infantile approach to things have some vested interests and are thinking of another railway strike. They are taking advantage of the fact that thousands of workers are yet to be reinstated. Hundreds of thousands of workers were misled and they were made to believe that something new will dawn. Hon. Minister must see that their families and children do not suffer and that they are absorbed back in their work. The loyal workers who did their duty during those momentous days risking their lives had not received justice; some not all, railway officers are wocden in their approach. They do not appreciate that those workers did their duty with patriotic zeal during those days. So, all facilities should be given to them. The promises which were made must be fulfilled. Under the leadership of Pandit Komlapati Tripathi and his able colleague Shri Quresni, I think justice will be done to the workers very soon. They must do everything possible in their power to see that justice is done.

डा० संरुटा प्रसाद (मिसरिख) : सभापति जी, पहले तो मैं पंडित जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने रेल मंत्रालय संभाला है। वैसे तो मैं पंडित जी के बारे में बहुत पहले से जानता हूँ। जहाँ भी वे रहते हैं कामयाबी घाती है और लोगों को सतोष भी रहता है। मुझे आशा है कि रेलवे मंत्रालय में भी इसी तरह से सुधार होगा और अनेक खामियाँ जो रेल मंत्रालय से हैं, वे दूर होंगी।

रेलवे मंत्रालय में रेलों में जो गड़बड़ उधर उधर होती है, उस के बारे में विशेष रूप से कहना चाहता हूँ। बहुत सी रेलवेज में बगैर टिकट के ट्रेवलिंग होती है। मैं आप के माध्यम में जिपाठी जी से यह कहना चाहूँगा कि देश में जितनी भी ब्रान्च लाइन्स हैं, उन में बगैर टिकट के ट्रेवलिंग बहुत होती है और यही नहीं जो लाग टिकट लेकर चलते हैं, बगैर टिकट के लोग, चाहे वे फर्स्ट क्लास के हों और चाहे सर्वेन्ड क्लास के हों, उन को बहुत त्रसित करते हैं उन का बहन परेशान करते हैं लेकिन देखा यह गया है कि जो मैन लाइनें हैं वहाँ पर तो चेकिंग जारों से होती है और वहाँ मैजिस्ट्रेट भी जाता है और अपने ग्रुप के साथ चेकिंग करता है लेकिन जो ब्रान्च लाइनें हैं, वे इस मामले में निगले बटेड रहती हैं। मैं आप के माध्यम से मंत्री जी का ध्यान इस तरफ दिलाऊँगा कि अगर इस तरह ज्यादा ध्यान दिया गया और ब्रान्च लाइनों पर अधिक चेकिंग की जाए, तो उम में बहुत फायदा हो सकता है। मैं यहाँ से जाता हूँ तो देखता हूँ कि शाहाजापुर ब्रान्च लाइन जो सीतापुर के लिए है उस पर 50 परसेन्ट से अधिक लोग बिना टिकट चलते हैं और पैसेन्जर्स को परेशान भी करते हैं। इसलिए मेरा कहना है कि जितनी भी ब्रान्च लाइनें हैं, उन पर अगर चेकिंग को बढ़ाया जाए, तो इस से रेलवे को काफी फायदा हो सकता है और पैसेन्जर्स को आराम भी रहेगा।

यहाँ दिल्ली स्टेशन पर भी मुझे यह देखने को मिला है कि जिस बक्त ट्रेन प्लेटफार्म पर खड़ी रहती है, तो मुझे ऐसा लगता है कि कुछ लोग ज्यादा रिजर्वेशन करा लेते हैं और वे स्टेशन पर उन टिकटों को बेचते रहते हैं। जब ट्रेन प्लेटफार्म पर खड़ा रहती है तो ये उस पर घूमते हैं और कहते रहते हैं सीट, सीट और इस तरह से लोगों को सीट बेचने हैं। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि वे इस बात को देखें। इस में अधिक फायदा हो सकता है।

अब मैं अपनी कास्टीट्यूटन्सी के बारे में कुछ शब्द आप के माध्यम से पंडित जी से कहना चाहता हूँ। हमारे जिले में नीमसार एक बहुत बड़ा तीर्थ स्थान हिन्दुस्तान का है और हिन्दुस्तान के कौनों कौनों से लोग वहाँ पर आते हैं। ब्राड गेज ब्रान्च लाइन से यह कनेक्ट है। छोटी लाइन में भी इस को अगर कनेक्ट कर दिया जाए तो बहुत अच्छा होगा। मेरी कास्टीट्यूटन्सी में, आप के माध्यम से मैं पंडित जी से कहना चाहूँगा कि महमूदाबाद एक स्टेशन है जोकि छोटी लाइन में कनेक्ट है। गाजर का वह इलाका है और वहाँ पर एक स्थान रामपुर मधुरा है। वहाँ पर ऐसे लोग हैं जो यह नहीं जानते हैं कि इज्जत कैसा होता है। वह गाजर का इलाका है और 2 मील का उम का फसला है। वहाँ पर आप को दिक्कत जरूर पड़ेगी लेकिन अगर रामपुर मधुरा को महमूदाबाद से जोड़ दिया जाए, तो इस में लाखों लोगों को फायदा होगा और दूसरे जिले जैसे कि बाराबकी वगैरह में भी उस का सम्बन्ध नु. सकेगा। यह मेरे क्षेत्र की समस्या है। शाहजहापुर से जो ब्रान्च लाइन मतापुर के लिए जाती है, हम लोग यहाँ दिल्ली से जाते हैं वे तो पांच छ घंटे में पहुँच जाते हैं लेकिन शाहजहापुर से मतापुर का जो 52 मील का फासला है और वहाँ पर ब्राड गेज लाइन है लेकिन उस में वहाँ तक पहुँचने में चार घंटे लगते हैं। उस की स्पीड 10, 15

【ड.० संकटा प्रसाद】

मील रहती है। तो मेरा निवेदन है कि उस की स्पीड को थोड़ा सा बढ़ाया जाए। मेरा अनुरोध चेकिंग के सम्बन्ध में विशेष है और ब्रान्च लाइनों पर इस से बहुत अधिक रेवेन्यू लिया जा सकता है।

बहुत से वर्कर जो स्ट्राइक में थे, अब काम पर आ गए हैं। लेकिन अब भी जैसा मुझे मालूम है बहुत से लोग हैं जो काम पर नहीं लिए गए हैं। हमारे पंडित जी बड़े दयालु स्वाभाव के हैं, दयालुता के सागर हैं। अकसर यह दया करते हैं। मेरी उनसे विनम्र प्रार्थना है कि अगर किसी वर्कर ने कुछ थोड़ी बहुत गलती की है तो उसकी थोड़ी बहुत लगती माफ कर दी जानी चाहिये और उसको काम पर वासिप ले लिया जाना चाहिये। हां अगर उसने अधिक गलती की है बड़ी गलती की है तो

उसको सजा भी मिलनी चाहिये। छोटी मोटी गलती को आपको दरगुजर कर देना चाहिये। इंसान से गलती हो ही जाती है लेकिन बड़ों का काम क्षमा करना होता है। पंडित जी बड़े दयालु हैं। मेरा उन से निवेदन है कि ऐसे कर्मचारियों को उनको क्षमा कर देना चाहिये और उनको काम पर वापिस ले लिया जाना चाहिये ताकि उनको रोजी मिल सके और उनके बाल बच्चों का पालन पोषण हो सकें।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं जो आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया है।

19.32 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Thursday, March 6, 1975/Phalguna 15, 1896 (Saka).

PARLIAMENT LIBRARY
DIGITIZED