

GOLD CONTROL (AMENDMENT) BILL*

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (VITA MANTRALAYA MEN RAJYA MANTRI) (SHRI K. R. GANESH) : I beg to move for leave to introduce a Bill further to amend the Gold (Control) Act, 1968.

MR. SPEAKER : The question is :

"That leave be granted to introduce a Bill further to amend the Gold (Control) Act, 1968."

The motion was adopted.

SHRI K. R. GANESH : I introduce† the Bill.

STATEMENT RE GOLD (CONTROL) AMENDMENT ORDINANCE

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (VITA MANTRALAYA MEN RAJYA MANTRI) (SHRI K. R. GANESH) : I beg to lay on the Table an explanatory statement (Hindi and English versions) giving reasons for immediate legislation by the Gold (Control) Amendment Ordinance, 1971, under rule, 71 (1) of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha. [*Placed in Library.* See No. LT-263/71]

12.38 hrs.

RAILWAY BUDGET, 1971-72—GENERAL DISCUSSION—Contd.

MR. SPEAKER : The House will now take up further general discussion of the Railway Budget for 1971-72.

We have still some further time left for the discussion of the railway budget. About 4 hours are left. How much time does the hon. Minister want ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (RAIL MANTRI) (SHRI HANUMANTHAIYA) : About 1½ hours.

MR. SPEAKER : So many questions have been asked today in the calling attention. Yesterday, he wanted one hour.

But I think that in view of the questions today, we should not mind if he gets a little more time.

SHRI ATAL BIHARI VAJPAYEE (Gwalior) : Let him withdraw the increase in third class fares, and then the speeches will be all right.

MR. SPEAKER : In that case, I would not mind if we give him four hours together, Shri Ram Dhan may now continue his speech.

SHRI S. M. BANERJEE (Kanpur) : When is the hon. Minister going to reply to the debate ?

MR. SPEAKER : I think, at 4.30 p.m.

श्री राम धन (लालगंज) : अध्यक्ष महोदय, मैं कल भाषण कर रहा था। प्रश्नी मेरा भाषण पूरा नहीं हुआ था।

अध्यक्ष महोदय : आप एक दो मिनट और ले लीजिए।

श्री राम धन : अध्यक्ष महोदय, मैं आप को बहुत धन्यवाद देता हूँ, क्योंकि यह मेरा पहला भाषण है, जबकि आप अध्यक्ष पद पर घासीन हैं।

मैं रेल मंत्री के भाषण की तर्का कर रहा था, जिसमें उन्होंने कहा था कि संसद-सदस्यों की ओर से रेलवे प्रशासन में बहुत हस्तक्षेप होता है। मैंने इस बारे में एक उदाहरण दिया था। मैं रेल मंत्री से यह जानना चाहता हूँ कि क्या वह चाहते हैं कि संसद-सदस्य रेलवे प्रशासन के बारे में कुछ भी न कहें। जैसे, तीसरे दर्जे के भाड़े को बढ़ाया गया है और इस विषय में संसद-सदस्यों की राय नहीं ली गई है। क्या वह चाहते हैं कि संसद-सदस्य इन सब बातों के बारे में कुछ भी न कहें ?

रेल मंत्री ने यह घाटे का बजट उपस्थित किया है। अगर रेल विभाग की चौरी बन्द कर दी जाए और अधिकारियों द्वारा रेल विभाग

*Published in Gazette of India Extra-ordinary, Part II, section 2, dated 1-6-71.

†Introduced with the recommendation of the President.

में जो भ्रष्टाचार व्याप्त है, यदि वह खत्म कर दिया जाये, तो किराये बढ़ाने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। हमारा रेल मंत्री महोदय से एक नम्र निवेदन है। वह यह कि इस सम्बन्ध में कुछ वह गुप्त रूप से भ्रष्टाचार जांच किया करें तो अच्छा होगा। इस सदन को याद होगा कि माननीय स्वर्गीय रफी अहमद किदवई जब डाक तार मंत्री थे तो भ्रष्टाचार और आश्चर्यजनक तरीके से वह डाकखाने और दूसरे स्थानों की जांच किया करते थे और भ्रष्टाचार करने वालों को पकड़ते थे। मैं रेल मंत्री महोदय से कहूंगा कि अगर वह अपनी पगड़ी उतार कर कहीं चले तो इनको लोग पहचानेंगे नहीं और यह आसानी से जांच कर सकते हैं और ऐसे मामलों को पकड़ सकते हैं। या अपना भेष बदल दें और इस तरह से जांच करें। श्री नन्दा जी ने एक तृतीय श्रेणी के यात्रियों की सुविधाओं और स्टेशनों की जांच की एक पद्धति जारी की थी। मोगलसराय याद में कितने लाखों की चोरियां होती हैं, करोड़ों रुपये की चोरियां होती हैं और उसके सम्बन्ध में वहां मोगलसराय में उन्होंने कुछ एक अभियान भी चलाया था। मगर वह अभियान वहां कुछ ऐसे लोगों के हाथ में दे दिया गया कि वह सफल नहीं हो सका ऐसी स्थिति में अगर मंत्री महोदय सही माने में समाजवादी कदम उठाना चाहते हैं तो सबसे पहले उन्हें भ्रष्टाचार को खत्म करना पड़ेगा। अगर आप भ्रष्टाचार को खत्म करने में असफल होते हैं तो समाजवादी व्यवस्था के लिए कोई भी कदम आप उठा नहीं सकते हैं। सभी सदस्यों ने इस बात की चर्चा की कि किस तरह से अधिकारी बंगनों के लिए भूस लेते हैं। आज समाचारपत्रों में पढ़ने को मिला कि एक प्रसिस्टेंट ट्रांसपोर्ट अधिकारी से किस तरह बंगेन के लिए भूस लिया और रंगे हाथ पकड़ा गया। ऐसे मामले तो रोज हुआ कच्ची हैं। अगर इस तरह की चोरियों को और रिजर्वत-खोरी को बन्द कर दिया जाये तो वह घाटा न और हमारा रेल विभाग सबसे अच्छी तरह से चल सके।

गाड़ियां जेट चलती हैं। एक अपर इंडिया एक्सप्रेस है वह 12-13 घंटे जेट चलती है। काशी से होकर आती है। एक वही गाड़ी है जो बनारस से दिल्ली आती है। उसकी यह हालत है कि वह 12-13 घंटे जेट चलती है। चार पांच घंटे तो वह आम तौर से जेट चला करती है। माननीय नन्दा जी ने आश्वासन दिया था कि इसका सुधार करेंगे। लेकिन आज तक उसमें सुधार नहीं हुआ। हम उत्तर प्रदेश के पूर्वी जिलों से आते हैं, पूर्वी जिलों का स्वतंत्रता संग्राम में बहुत बड़ा हिस्सा रहा है और वहां से ब्रिटिश शासन समाप्त हो गया था। लेकिन हमें खेद के साथ कहना पड़ता है कि ब्रिटिश शासन काल में जो हमें रेल की सुविधाएं थीं वह आज आज्ञादी के बाद हमें नहीं मिल रही हैं। दिल्ली से लखनऊ, अयोध्या, शाहगंज होते हुए सीधे एक गाड़ी जाती थी। लेकिन वह गाड़ी आज्ञादी के बाद समाप्त कर दी गई। वह फिर डाइवर्ट कर दी गई। पहले वह सियालदह लाहौर एक्स-प्रेस थी। फिर उसको दिल्ली तक किया गया और उसके बाद फिर उसको पठानकोट के लिए कर दिया गया। पूर्वी जिलों की जनता जो छोटी लाइन से आती है दिल्ली, लखनऊ और कानपुर के लिए उनको सीधी गाड़ी कोई नहीं है। हमने पूर्वी जिलों के जितने भी संसद् सदस्य हैं सब लोगों ने मांग की, लिख कर के दिया, रेलवे सलाहकार समिति में भी यह चीज उठाई गई लेकिन आश्वासन के भलाबा हमें कोई चीज हाथ नहीं लगी। तो मैं वह चाहूंगा कि पूर्वी जिलों की इस तरह से उपेक्षा न की जाये। आप तो जानते हैं कि देश में उत्तर प्रदेश सबसे पिछड़ा है और उत्तर प्रदेश में हमारे पूर्वी जिले सबसे पिछड़े हुए हैं। हम क्षेत्रीय असंतुलन को ठीक करने की बात करते हैं लेकिन रेल विभाग की तरफ से और भी उस असंतुलन को बढ़ाया जा रहा है। आप ने कहा कि जो छोटी लाइन है उसको हम बड़ी लाइन में तब्दील करेंगे। लेकिन ऐसा किया नहीं जा रहा है। आपने क्षेत्रीय असंतुलन को ठीक करने का वादा किया

[श्री राम धन]

हैं तो क्या यह काम आप पूर्वी जिलो से लेंगे या छोटी लाइन जिसके बारे में अग्नी ढकैती वगैरह की चर्चा हुई है उसको आप पहले लेंगे और वहा बड़ी लाइन भेजेंगे ?

एक बात यह है कि अनुसूचित जातियो के कर्मचारियो के साथ रेल विभाग मे बडा अन्याय होता है। इसके लिए हम बचनबद्ध है, लेकिन जो हमे सविधान मे सरक्षण मिला है वह भी पूरा नही होता। अगर उन्हे नौकरी दी जाती है, अगर 18 परसेट उनका रिजर्वेशन है तो 80 परसेट उनका टर्मिनेशन भी है। जो नौकरिया उन्हे दी जाती है उसमे जल्दी ही कई तरीको से उनकी गुप्त रिपोर्ट खराब करके उन को तरक्की से वंचित कर दिया जाता है। इतना बडा अन्याय रेल विभाग मे अनुसूचित जाति और अनुसूचित आदिम जातियो के साथ होता है। मैं चाहूंगा कि अगर रेल विभाग को आप अच्छी तरह से चलाना चाहते है तो इन कर्मचारियो के साथ न्याय हो। इन शब्दो के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आप ने इतना समय मुझे दिया।

श्री विभूति मिश्र (मोती हारी) अध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है उसका मैं स्वागत करता हू। रेल मंत्री जी को मैं यह आश्वासन दिलाना चाहता हू कि देश आपके साथ है यह पार्लियामेंट आपके साथ है। लेकिन एक बात कहना चाहता हू कि वह रेलवे बिजनेस कसन है और जब यह कार्ट्रैक्ट्स और प्राइवेट परसन के हाथ मे थी तो काफी मुनाफा इसमे होता था। आप के हाथ मे जाने से क्या घाटा होने लगा ? मैं समाजवाद मे विश्वास करता हूँ, समाजवादी हू। मैं चाहता हू कि इस देश का सारा काम सरकार चलाये। लेकिन मैं यह देखता हूँ कि रेलवे इतना बडा कसन है जिसमे लगभग 30 अरब के खर्च लग रहा है और इसमे घाटा हो यह बात बड़ी आश्चर्यजनक है। रेलवे मंत्री जी बहुत पुराने गांधी

वादी और सीजन्ड काप्रेसजन है। कभी इन्होंने विचार किया कि भाई, हम जनता पर तो टैक्स लंगते हैं क्योंकि यह देश हमारे हाथ मे है। हमारे हाथ मे सत्ता और शासन है। हम जनता के ऊपर टैक्स लगाएँ लेकिन कभी आप ने यह विचार किया कि इस विभाग मे घाटा क्यों होता है ? आप के यहां लोग आते है, आप के विभाग के आदमी आते है, कभी आप ने उनसे पूछा कि यह घाटा क्यों होता है ? मैं बतलाना चाहता हू कि जितनी ब्राच लाइने है उनमे आप देखिए तो गाडी के डिब्बे भरे है लेकिन टिकट वाले एक भी नही है। वह पैसा कहाँ जाता है ? कुछ तो जनता के साथ रह जाता है। और कुछ रेलवे कर्मचारियों के साथ रह जाता है। नतीजा यह होता है कि रेलवे को घाटा लगता है। सरकार इसके ऊपर पूरा ध्यान दे कि जिसमे रेलवे वा समुचित प्रबन्ध हो और रेल में जो चढे तो पैसा दे और आराम से चढे। चढने पर उस को आराम मिलना चाहिए।

मंत्री महोदय ने 250 करोड़ रुपये डेवलपमेंट फंड के इस मे से काट दिए। मैं पूछना चाहता हूँ कि जब इतना घाटा लगा तो फिर किराया बढ़या और जब डेवलपमेंट का फंड काट दंगे, रेलवे का अगर विकास नही होगा तो फिर तो आप की और घाटा लगेगा। इसलिए यह रेलवे डेवलपमेंट का 250 करोड़ रुपये काटना मैं उचित नहीं समझता हूँ। मैं चाहूंगा कि इस को आप रेटोर करे। हो सकता है कि फ्रेंच चीन की लडाई ही या पाकिस्तान से लडाई ही तो आप के पास रेलवे के सिवाय और कोई कीरियर नहीं है कि जी लडाई के सामांम को डीपे और सारा कामकाज करे। रेलवे नहीं होती तो पाकिस्तानी हमले के समय पंजाब में हम लीज हल्लो कमांध नहीं कर सकते थे। इसलिए मंत्री महोदय से कहूंगा कि रेलवे का 250 करोड़ जी डेवलपमेंट का फंड काटा है उसको रेटोर कीजिए और रेलवे को पूरा मजबूत कीजिए।

दूसरी बात-मंत्री जी ने खुद कहा है कि डिफरेंट लाइन्स हैं-मीटर गेज है, नैरी गेज है, यह ग्रंथिजों की देन है। लेकिन ग्रंथिजों की देन है तो ग्रॉप धीरे-धीरे तो इस देन को हटाइए, मीटर गेज और नैरी गेज को हटाइये और सबको ब्राड गेज में ले जाइये। अभी दो दिन पूर्व हमारे आसाम के भाई कह रहे थे कि अगर उनको आसाम जाना हो तो बरौनी तक जाने के बाद वाटिलनेक हो जाता है। क्योंकि बरौनी तक तो ग्रॉप बड़ी लाइन से जाते हैं और उसके बाद ग्रॉप को छोटी लाइन का सामना करना पड़ता है। मान लीजिए आपकी कोई स्ट्रेटेजिक आवश्यकता हो, आपको कोई अपना सामान लोड अनलोड करना हो तो आपको कितनी बड़ी विक्कल आयेगी। तो सुरक्षा की दृष्टि से बहुत आवश्यक है कि सारे देश में एक ही लाइन हो। मैं मन्त्री जी से कहना चाहता हूँ कि आपके सामने चाहे कोई भी दिक्कतें हो, स्ट्रेटेजिक प्वाइंट ग्रॉफ व्यू को देखते हुए आपको इस सम्बन्ध में जल्द से जल्द कदम उठाने चाहिए।

इसके अतिरिक्त मुझे यह निवेदन करना है कि एक लाइन जो चल रही है समस्तीपुर से मुजफ्फर नगर उसको रक्सौल तक ले जाया जाये। नैपाल राज्य भी डिमान्ड कर रहा है कि नैपाल में बड़ी लाइन जानी चाहिए। समस्तीपुर से मुजफ्फरपुर जो लाइन है वहाँ मोतीहारी डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर है, वहाँ पर गंडक का डेवलपमेंट हो रहा है और तमाम शुगर फॅक्टरीज इस लाइन पर हैं इसलिये यह बहुत ही मुफीद लाइन है। मैं चाहूँगा कि मन्त्री जी डिस्पैशन-टनी इस बात पर गौर करें और इस लाइन को बड़ी लाइन में बदलें। इस तरह से आपको लखनऊ तक आने में बड़ी सङ्कलियत हो जायेगी अगर इसको आप बड़ी लाइन बना देंगे तो यह शार्टेस्ट रूट हो जाएगा। बरौनी मोतीहारी होकर यह लाइन चली जायेगी जोकि एक वार्डर लाइन है।

अध्यक्ष जी, एक बात मुझे और कहनी है। बिहार इस देश की सेकेन्ड लाज्जेटेड है लेकिन

वहाँ पर रेलवे का एक सर्चिस कमीशन नहीं है। बहुत दिनों से हम मांग कर रहे हैं कि वहाँ पर रेलवे सर्चिस कमीशन बनाया जाये ताकि बिहार के बच्चे वही पर इम्तहान दे सकें। आज उनको या तो कलकत्ता जाना पड़ता है या फिर इलाहाबाद जाना पड़ता है। रेल मन्त्री की स्टेट में रेलवे का एक अलग जोन बन गया और रेलवे सर्चिस कमीशन भी बन गया लेकिन बिहार जो कि सेकेन्ड लाज्जेटेड स्टेट है वहाँ पर आजतक नहीं बन सका है। इसलिए मेरी डिमांड है कि बिहार में रेलवे सर्चिस कमीशन की स्थापना की जाये जिसका हेडक्वार्टर पटना में हो ताकि बिहार के जो बच्चे रेलवे में नौकरी के लिए दरख्वास्त दें उनका वही पर इम्तहान ही सके और वही पर उनकी बहाली हो सके। आज उनको या तो कलकत्ता जाना पड़ता है या इलाहाबाद जाना पड़ता है। वह एक बहुत बड़ी कठिनाई है जिसको कि जल्द से जल्द दूर किया जाना चाहिए।

इसके अलावा एक बात और है। क्लास फोर के जो कर्मचारी है उनकी बहाली जिस रेंज में होती है उसी रेंज के लोग उसमें नहीं आते हैं। होता यह है कि हेडक्वार्टर के बड़े-बड़े अफसरों के तजवीक जो लोग आते-जाते हैं उन्हीं की बहाली वहाँ पर कर दी जाती है। इसलिये मैं चाहता हूँ कि क्लास फोर कर्मचारियों की बहाली के लिए कोई कायदा होना चाहिए।

अध्यक्ष जी, रेलवे बुक स्टाल्स में ग्राज्जकल दो तीन आदमियों की ही मानौपली है। इसलिये मैं चाहता हूँ कि जो बड़े-बड़े स्टेशन हैं रेलवे की तरफ से उनकी डाक बोली जावे वहाँ के लोगों की च्वाइस से किताबें खरीदें और बेचें। इसमें सरकार को भी मुनाफा होगा। इस देश में आपने हर जगह से जमींदारी तो समाप्त कर दी लेकिन रेलवे में बुक स्टाल्स के मालिकों की जमींदारी को बरकरार रखा है। मैं चाहता हूँ कि उनको भी आप हटायें।

[श्री विभूति मिश्र]

भाखिरी बात जिसे कहकर मैं समाप्त कर रहा हूँ, वह यह है कि हमारा घर यहाँ से 8-9 सौ मील दूर है। रेलगाड़ी में 12-14 घंटे ज्यादा हम सिर्फ़ अनपक्वभ्रमलिटी की वजह से बड़े रह जाते हैं तो इसकी तरफ़ भी मन्त्री जी को, रेलवे बोर्ड को ध्यान देना चाहिए। नैपोलियन वाटरलू के मैदान में तीन मिनट लेट हो गया इसलिए हार गया। यहाँ पर 12-12 घंटे गाड़ियां लेट चलती हैं तो पक्वभ्रमलिटी की तरफ़ भी सरकार को ध्यान देना चाहिए।

SHRI BIRENDER SINGH RAO (Mahendragarh) : Mr. Speaker, Sir, there has been a very strong criticism on the working of the railways from both sides here. But the saddest commentary is provided by the Railway Minister himself in his speech. I should have expected from a veteran leader like him that before agreeing to read that speech prepared by his officers, he should have sacked them all. But I am glad he has very boldly and frankly admitted all the deficiencies in his department. He has made a very doleful appeal to this House for helping him in finding solutions to the various difficulties he is facing. But I do not know how this House can help him if his own party and his colleagues in the Cabinet are not helpful to him. His party is dominating the House and he is a very senior minister. If he cannot stop all these hundreds of cases of attacks on trains occurring every month and thousands of cases of pilferage, thefts of wires, murders, etc., then there is something basically wrong with the person at the head. With due respect to him, he bears the name of the powerful God, Hanuman, who could move mountains. But our Railway Minister has not been able to move railway wagsons even with the help of engines on rails. I should have expected that he would certainly come to feel that there is no justification for his sitting in charge of this ministry if he cannot improve things. He is feeling very helpless. If he cannot prevail upon the Prime Minister to twist the ears of the Chief Ministers of States where they cannot keep law and order, then who else could ?

I would remind him that his Railway Protection Force could shoot one dozen innocent students at Rewari railway station

only for shouting slogans, but he has not been able to shoot a single dacoit or murderer when so many crimes are taking place every day on the railways. This Government could dissolve the Haryana Assembly, dismiss the Government to stop defections but they cannot dismiss those ministries in Bengal or Bihar where they have utterly failed to maintain law and order completely. He presents such a pathetic picture ; I really sympathise with him. He has been Chairman of the Administrative Reforms Commission. If he cannot reform things in his own department, who would have faith in the report of that commission ?

I would like to help him with a few suggestions. If he thinks the Railway Protection Force cannot do better, let him put me in charge of it for three months. After that, if there is a single case of attack on any train, I will resign my membership of this Parliament ; or, he should resign from the Railway Ministry.

13.00 hrs.

MR. SPEAKER : I think that suggestion is worth trying.

SHRI BIRENDER SINGH RAO : If Shri Lal Bahadur Shastri could resign only for an accident on a railway line, I do not know why our Railway Minister, Shri Hanumanthaiya, cannot take similar measures. He should take courage in his hands, stop all these things, take coal to the factories, to the poor peoples' homes from the pit-heads...

MR. SPEAKER : I suggest...

SHRI BIRENDER SINGH RAO : I have not covered all the points.

MR. SPEAKER : I am not going to stop you. माननीय सदस्य को यह शक कैसे हो गया कि मैं उन्हें बंद करने वाला हूँ। मैं तो यह कहने जा रहा था कि क्या लंबा करने आज वह नहीं जायेंगे ?

SHRI BIRENDER SINGH RAO : I am thankful to you.

MR. SPEAKER : He did not like being

twisted when he was himself the Chief Minister.

13.02 hrs.

The Lok Sabha adjourned for Lunch till Fourteen hours of the Clock.

The Lok Sabha re-assembled after Lunch at five minutes past Fourteen of the Clock

[Mr. Deputy-Speaker in the Chair]

RAILWAY BUDGET, 1971-72—GENERAL DISCUSSION—Contd.

MR. DEPUTY SPEAKER : Shri Birender Singh Rao to continue his speech.

SHRI BIRENDER SINGH RAO : Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am doubtful whether the hon. Minister would accept my honorary services. But the situation is so deplorable that I would appeal to you to advise him, if not in the public interest, in his own interest to save his reputation and, perhaps, to ensure a Governorship for himself, while there is yet time to resign. Otherwise, I am sure, sooner or later, and, perhaps, sooner than later, he would find himself organising a Sadhu Samaj outside or a resistance movement of which he was talking only a few minutes back.

It is unimaginable that the largest commercial undertaking of the Government of India should run at a loss. I would humbly make a few suggestions and, I hope, the hon. Railway Minister would pay attention to them. In my view, there is no justification whatsoever for increasing the rates of fares and freights. If he only puts down his foot strongly and tells the General Managers of various zones that anyone who does not stop the leakage in the Railways would be demoted or would be forcibly retired prematurely. I am sure, if these large-scale leakages are stopped, at least 25 per cent more income can be derived. They can be asked to increase the income, the earnings, of the Railways by 25 per cent at least in a year and they can also be ordered to see that there is 25 per cent economy in all expenditure of the Railways. That is not a very difficult thing to do. It has been done in various Departments. The States try to do it in the Excise Department and in other Departments and the income goes up invari-

ably. I am surprised and shocked to see that no mention at all has been made in the speech of the hon. Railway Minister about any stringent measures being taken to effect economy in the expenditure or to stop the leakages in the income of the Railways.

I would like to give a few suggestions, particularly, with regard to my area. The metre-gauge lines fall in two zones, the western zone and the northern zone. The metre-gauge system is put in one zone along with the broad-gauge lines with the result that very little attention is paid towards expansion of metre-gauge railway lines. I would suggest that the metre-gauge systems in the western zone and in the northern zone should be placed in one separate zone in order to receive better attention.

There is no justification whatsoever, as I said, in increasing the fares and freights. How can he increase the fares when he knows very well that at least 25 per cent of the passengers travel either on foot-board of the trains or on the top of the railway wagons. If they cannot even provide sitting accommodation how do they want more fares from the poor people? The condition of the railway stations, platforms, waiting rooms, running carriages, etc. is, to say the least, sickening. They cannot even decorate the stations properly; they cannot maintain the station yards properly. If you go to some of the interior lines, you would find that the railway stations look like slaughter houses. There are hundreds of khalassies, but they are only working for the station masters, carrying water to their homes and their bath-rooms etc. but they cannot give a better look to the railway stations which are used by millions of railway passengers, by planting a few flowering shrubs and trees.

Thousands of people, like contractors, licensees, refreshment-room contractors, dining car contractors etc. have become multi-millionaires up the expense of railways. There is no reason why the Railway Department cannot take these works in their hands to earn additional revenues: it would be of help to millions and millions of persons who use the Railways daily in providing better services also.

There is a very busy railway line between Rewari and Delhi. This is the line on the metre gauge system. About 25 K. Ms. between Gadi Harsaru and Rowari only is left to be doubled. If this portion is

[Shri Birender Singh Rao]

also doubled, there will be much better operational ease for traffic between Rewari and Delhi. There is another demand from my area. The broad gauge line runs up to Delhi cantonment from Delhi junction. If this could be extended up to Rewari that would be very beneficial as this area is to be included in the Master Plan of the Capital city of Delhi. Then there would be industries; people would like to set up their factories there. They could not do it now for want of broad gauge line, on that section of the Railway. So, industries are not coming up in the area so close to Delhi. This would not cost much. There are very few trains running between Rewari and Narnaul. For instance there is the Janta express train running from Delhi. It stops at a place Ateli in my constituency for half an hour to take water. These are the 31 up and 32 down trains. No tickets are issued for this station from Delhi or Rewari. The people travel without tickets. Railways lose much revenue. They could very easily make it a stopping station to provide additional service for Ateli Mandi on Rewari-Narnaul section.

There are many level crossings on the railway lines without manned gates. There is no reason in the present modern world, why we should not provide manned gates everywhere for public convenience. There are many villages and important towns, eg. Atali Mandi, Kanina and hundreds of villages where the gates are without gatemen. During the day time, the villagers whose lands are divided by the railway lines could play their bullock carts to carry their produce. But after 6 P. M. no traffic is allowed. People are virtually impounded in their villages. They cannot get out even if they are sick; they cannot take patients out in bullock carts or other vehicles. So, there is no reason why we should not provide a whole time man for each and every gate. Let the Minister calculate how many million man-hours are lost for the nation because these gates are closed for long hours. Sometimes they close the gates half an hour before the arrival of the train and the gate man sit unconcerned smoking. There should be at least a time limit. Not more than 5 minutes should be allowed for a gate to remain closed. There should be a fool-proof system, so that millions of man-hours of this developing nation are not lost every day.

SHRI N. TOMBI SINGH (Inner Manipur) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am getting this rare chance after having waited in deep suspense and with a lot of anxiety for pretty long time. I represent a region which is very far away from the nearest railway station. The railway station and the possibility of railway lines are further than the moon from this place, it appears.

Having listened in rapt attention to the discussions that have taken place in this connection, I would like to observe that a very important aspect has been forgotten and neglected for the matter of that.

For making a better analysis of the subject, I would like to divide the country into three zones. The first is the zone where the rail conditions are such that the railway lines are best arranged; the second is the zone where there is extension but still there is a lot to be done yet, and the third is the zone consisting of difficult areas where there is not an inch of railway lines.

Sir, I represent such an area, namely Manipur which is on the eastern strategic border of the country. The people of this territory have to travel more than hundred miles to see the nearest railway station, and the only national highway which provides an opening for this area to the rest of the country was opened hardly sixty years ago. A railway station or a railway line or whatever is related to a railway line is stranger than the moon to the people of our region.

When raising this question in the course of the deliberations on the railway budget, I am not merely expressing my personal sentiments, but am pointing out to the hon. Members sitting here, who are representing the country, that in this country there are such neglected areas where railways have yet to be extended. I quite appreciate that the conditions are quite difficult. But then, these areas also have to live, have to develop and have to exist in their own interest as well as in the interest of the country. Only by encouraging the development of these areas, the country can strengthen its economy and security.

Our demand for the extension of the railhead to the Jiribam area of Manipur from Silchar or the near by station in Cachar, which would help in Manipur's better integration with the rest of the country has been voiced time and again for the last 22

years, and I remember the assurances and re-assurances of the successive line of Railway Ministers in this regard. But upto now, it is clear that nothing has been done. Even the survey work has not been taken up.

As you know, Sir the Cachar-Imphal road has been under construction, and it has been completed. Therefore, our demand has become stronger and the need for the extension of the railway line from Silchar or the nearby station Jiribam has become an issue of tremendous significance, which will on the one hand give satisfaction to the people that a beginning has been made and on the other it will develop the economy and strengthen the security of this area.

We recall with pride and a sense of gratitude the visit of the hon. Railway Minister to our place as chairman of the Administrative Reforms Commission some time back. He saw the difficulties there. We have industrial possibilities, but due to want of communication facilities and so many other factors, in spite of rich resources, this part of the country could not be developed yet, and industrial projects cannot be taken up. This is about the extension of the railway line to Jiribam from Silchar or near-by station.

The next suggestion is about improvement of the conditions obtaining today. We have the nearest railway station at Dimapur via Kohima. From Manipur round the year, hundreds of pilgrims go out in groups to different places of India. The pilgrim season is specially between the summer and winter. It will be interesting to note that many of the railway employees who are experienced in exploiting innocent passengers serving in the Assam-Bengal sector do not go on leave at this time; even those who were about to go on leave, cancel their leave. This is a known fact, because this is the time when Manipuri pilgrims move out in groups mostly for the first time in their life times.

MR. DEPUTY-SPEAKER: He could write about the details to the Minister.

SHRI N. TOMBI SINGH: I appreciate the difficulty of the lack of time, Sir. But the significance of a few words said on the floor of the House cannot also be ignored. One minute more and I finish. In order to remove the difficulty of these pilgrims as also

of ordinary passengers going out from Manipur via Kohima and then taking the train from Dimapur either to east or west, I would suggest that special bogies be attached from Dimapur, to the Assam Mail and to one of the trains going to Howrah.

I would also suggest to the hon. Minister to look into the question of the employment of adequate Manipuri personnel on the railway staff who will be able to help the pilgrims and the other passengers whose ignorance and inexperience is now being exploited to the maximum by the railway employees. I would, therefore, suggest the employment of Manipuris this sector. Employment statistics in this respect now show nil. So I would again request the hon. Minister to fill up this deficiency and also see to it that the extension from Silchar to Jiribam demanded since long be taken up as quickly as possible. The hon. Minister in his reply may be pleased to say a few words on these points. At least that would give us the consolation that we have been heard and our suggestions have been attended to. With these words I conclude.

श्री धर्मराव अफजलपुरकर (गुलबर्गा) :
उपाध्यक्ष महोदय, मुझे इस बात पर बड़ा अफसोस होता है कि चार पांच साल से रेलवे बजट में खसारा दिखाया जा रहा है। इतने बड़े पब्लिक सेंटर ग्रंथटैकिंग में हजारों करोड़ रुपये लगाये गये हैं, जिसमें गुड्रज ट्रैफिक और पैसेंजर ट्रैफिक में इस कदर इजाफा हुआ है कि लोगों को बैठने के लिये जगह नहीं मिलती है और माल भेजने के लिए बैगन नहीं मिलते हैं, लेकिन इसके बावजूद इसके बजट में खसारा दिखाया जाता है, यह एक अफसोसनाक मुकाम है। इस हालत में यह कहना पड़ता है कि रेलवे में जो कुछ भी खसारा या नुकसान बताया जाता है, उसकी एक ही वजह है कि रेलवे में काफी चोरी होती है कि और इस बारे में रेलवे के ब्राला अफसरान की जानिब से कोई देखभाल नहीं है। हाल ही में, 24 तारीख को, मैं ने अखबार में पढ़ा है कि मुबलसराय जंक्शन पर रोजाना दो सौ बैगन ऐसे आते हैं, जिनमें कोई माल नहीं होता है, क्योंकि उनके गुड्रज को लूट लिया जाता है।

[श्री धर्मराव अफजलपुरकर]

यह भी बताया गया है कि इस प्रकार दो लाख रुपये रोज का नुकसान होता है। इस तरह एक ही जंक्शन से रेलवे कौं साल में 7 करोड़ रुपये का नुकसान होता है। अगर रेलवे और हुकूमत की तरफ से इस तरफ ध्यान दिया जाये, तो रेलवे में 33.12 करोड़ रुपये का जो खसारा बताया गया है, वह खसारा नहीं होगा।

रेलवे में ट्रैफिक में इस कदर इजाफा हुआ है कि पैसेजर्स को मिलने वाली ऐमिनिटीज नहीं के बराबर रह गई है। न तो सफाई, पानी और रोशनी का हंतजाम है और न मुसाफिरो के लिए बैठने की जगह है। लेकिन पैसेजर फेयर में बराबर इजाफा होता जा रहा है। इस साल भी पैसेजर फेयर में इजाफा किया गया है। जब हमने सोशलिज्म और गरीबी हटाओ का नारा लगाया है, तो इस इजाफे को देखते हुए हम किस तरह अपने हल्के के लोगो को यह कहे कि हमने गरीबो के लिए कुछ किया है। हमने तो उन पर और ज्यादा बर्डेन डाल दिया है। इस लिए मैं मंत्री महोदय से यह निवेदन करना चाहता हू कि थर्ड क्लास के पैसेजर फेयर में जो इजाफा किया गया है, वह कम से कम उसको विदज्ञा कर ले, ताकि हम अपने लोगो को फुल के साथ यह बता सकें कि हमने गरीबों के लिए कुछ किया है।

मैं अपनी कांस्टीट्यूएन्सी के बारे में कुछ बातें बताना चाहता हूँ। गुलबर्गा, जो पहले हैदराबाद के इलाके में था, आज मैसूर स्टेट का एक हिस्सा है। हैदराबाद की हुकूमत ने 1956 में गुलबर्गा से गदक तक और बाड़ी जंक्शन से कोम्पल तक दो रेलवे लाइनों का सरवे किया, लेकिन न मालूम अब तक ये दोनों लाइनें नहीं ली गई हैं। बल्कि मैं कहूंगा कि जब से रेलों शुरू हुई हैं, तब से हमारे यहां बम्बई से मद्रास तक एक ही रेलवे लाइन है—उसके अलावा और कोई रेलवे लाइन नहीं है।

इस वजह से मेरे क्षेत्र में कई लोग ऐसे हैं, जो अभी तक रेलवे लाइन या रेल का डिम्बा नहीं देख पाये हैं। इन दोनों लाइनों का बनाया जाना बहुत जरूरी है। यह इलाका बहुत बैंक-वर्ड है। इन लाइनों की वजह से वहाँ बड़ी-बड़ी इन्स्टीज कायम होगी और अनएम्पलाय-मेंट प्राबलम साल्व होगी और लोगो को दूर-दूर के मुकामात तक जाने में आसानी होगी।

गुन्तकल से बंगलौर तक की मीटरगेज रेलवे लाइन को ब्राडगेज बनाने के लिए सर्वे कम्पलीट हो गया है, लेकिन तीन चार साल से वह काम नहीं लिया गया है। अगर वह लाइन ब्राडगेज में परिवर्तित कर दी जाये, तो बंगलौर से दिल्ली तक आने के लिए बड़ी सहूलियत हो जायेगी। बंगलौर के रहने वालों को दिल्ली आने के लिये या तो मद्रास को जाना पड़ता है और या बम्बई को जाना पड़ता है, जिससे दो ढाई सौ मील की यात्रा बिना किसी कारण करनी पड़ती है, अधिक पैसा देना पड़ता है और कीमती वक्त जाया करना पड़ता है। बंगलौर से दिल्ली तक कोई डायरेक्ट लाइन नहीं है। अगर कम से कम गुन्तकल से एक एक्सप्रेस दिल्ली तक बाया दाउन्ड और मनमाड हो जाये, तो उस इलाके में रहने वाले लोगो को दिल्ली आने के लिए सहूलियत हो जायेगी।

हासन से मंगलौर तक एक मीटर गेज लाइन का कंस्ट्रक्शन हुआ है। अगर उस मीटरगेज लाइन को ब्राडगेज कर दिया जाये, तो मुनासिब है। अगर हासन को बंगलौर से मिला दिया जाये, तो मद्रास से मंगलौर का, ईस्ट टु वेस्ट, कनेक्शन ही जाता है। यह इलाका बहुत सरसब्ज और शादाब है और यहां बड़ी-बड़ी फॅक्टरीज कायम होने के आसार हैं।

रेलवे विभाग की तरफ से डीलक्स ट्रेन, राजधानी एक्सप्रेस और इलेक्ट्रिक ट्रेन चलाने

जा रही हैं, लेकिन देश में ऐसे कई स्टेशन भी हैं, जहाँ प्लेटफार्म नहीं हैं, वेटिंग रूम नहीं है, पानी और रोशनी का इन्तजाम नहीं है। मेरे ही हल्के में साबलगी और मतु'र ये दो स्टेशन प्राज भी बैसे ही हैं, जैसे कि वे रेलवे शुरू होने के समय पर थे। इन सौ सालों में उनकी हालत में कोई सुधार नहीं हुआ है। इन बातों की तरफ ज्यादा ध्यान दिया जाना चाहिए, न कि एयर-कन्डीशन्ड, और डीलक्स गाड़ियाँ या राजधानी एक्सप्रेस चलाने की तरफ। रेलवे ने बहुत कुछ तरक्की की है, लेकिन मैं नहीं समझता कि पैसेजर्स को जिस हालत में सफर करना पड़ रहा है, उस तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। जहाँ कहीं भी प्लेटफार्म या वेटिंग रूम नहीं हैं, जहाँ पानी और रोशनी का इन्तजाम नहीं है, जहाँ बैठने के लिए सुविधा नहीं है, सबसे पहले उसका इन्तजाम किया जाना जरूरी है। न कि करोड़ों रुपये बड़ी-बड़ी लाइनें डाल कर और एयर कंडीशन्ड कार्रें चला कर खर्च करें क्योंकि इस तरह से, जो सुविधाएँ दी जाती हैं वह बड़े-बड़े लोगों के लिए हैं। किसानों और गरीबों के लिए कोई सुविधा नहीं है। तो सौ साल से इस तरफ ध्यान नहीं दिया गया है। मैं इस तरफ मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि वह इस ओर फोरी ध्यान दें और जहाँ कहीं रेलवे प्लेटफार्म नहीं हैं सबसे पहले उसको प्रेफरेंस दिया जाय।

एक और चीज की ओर मैं ध्यान दिलाना चाहूँगा। एक स्टेशन है नारायणपेठ के नाम से। पांच साल से वहाँ के लोग कोशिश कर रहे हैं कि इसका नाम बदल कर सैदापुर रखा जाय। इस बास्ते कि जो नारायणपेठ है वह स्टेशन से 20 मील की दूरी पर है और सैदापुर विलकुल स्टेशन से लग कर है। पांच हजार की बर्हा आबादी है, काफी बड़ी मंडी वह है और बहुत से लोग वहाँ व्यापार करते हैं। नारायणपेठ के नाम से स्टेशन रहने से माल व्यापारियों को ठीक से नहीं पहुँचता है। इसलिए वह चाहते हैं कि उसका नाम बदल

कर सैदापुर रख दिया जाये। इसके लिए पांच साल से वह मुसलसल कोशिश कर रहे हैं। लेकिन इसके बावजूद भी रेलवे एथारिटीज इस तरफ कोई ध्यान नहीं दे रहे हैं। मेरी समझ में नहीं आता जिस चीज में रेलवे विभाग को कोई पैसा खर्च नहीं करना है, कोई और ऐसा काम नहीं करना है, सिर्फ नाम की तब्दीली उससे लोगों को सहायित मिलती है तो उसे न करने का कारण क्या है? मेरा निवेदन है कि इसके ऊपर ध्यान दिया जाय और लोगों की जो शिकायत है उसे दूर किया जाय।

श्री राम कंबर (टोंक) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, रेल मन्त्रालय के बजट पर बोलने का आपने जो मुझे अवसर प्रदान किया है उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं कुछ बातें रेल मंत्री महोदय के समक्ष पेश कर रहा हूँ जो राजस्थान और विशेष रूप से मेरे निर्वाचन क्षेत्र टोंक के सम्बन्ध में हैं।

इसके पहले मैं यह थोड़ा सा निवेदन करना चाहूँगा कि रेल के मुसाफिरों की किराये और माल भाड़े में जो दरें बढ़ा दी गई हैं, उस पर फिर से विचार किया जाय और उस बढ़ती को वापस ले लिया जाय। नहीं तो जो किराया बढ़ा दिया गया है उसका असर निम्न वर्ग के लोगों पर पड़ेगा। गांवों में ज्यादातर लोग बेजमीन हैं और खेतिहर मजदूर हैं। वह अपनी रोजाना की दिहाड़ी पर ही निर्भर करते हैं और जब कभी वह रेल से कहीं जाते हैं तो किराया बढ़ाने से उनको अनेक कठिनाई होगी क्योंकि उनके पास मूल साधन परिश्रम ही है। इस हालत में इस बड़े हुए किराये के भार को सहन करना उनके लिए बड़ा कठिन होगा। माननीय मंत्री जी अगर बजट में किराया बढ़ाने के साथ साथ उन श्रमिक मजदूरों और निम्न-वर्ग के लोगों के लिए कुछ परसेंट मजदूरी भी बढ़ाने की घोषणा करते तो अधिक अच्छा होता और जो रेलवे का किराया बढ़ा दिया गया है उसका भार वह महसूस नहीं करते। इस चीज को देखते हुए मेरा अनुरोध है कि रेल किराये की वृद्धि को वापस लिया जाय।

[श्री राम कंवर]

पिछले मध्याह्निक बुनावों में समाजवादी सिद्धान्तों की जो दुहाई दी गई थी और गरीबों के लिए सुविधाएं दिलाने की और रोजगार जुटाने की जो बातें कही गई थी उनको ध्यान में रखते हुये आज रेल के बढ़ते हुए किराये से काफी निराशा पैदा हो गई है। क्योंकि जहां एक ओर किराया बढ़ाया गया है वहां दूसरी ओर रेल के मजदूर, गैंगमैन व चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की मजदूरी बढ़ाने की कोई चर्चा बजट में नहीं की गई है। किराये और भाड़े की दरें बढ़ाने के बजाय यदि रेलवे की कार्य-कुशलता में सुधार किया जाता तो रेलवे के खर्चों में कुछ बचत हो सकती थी। रेलवे के सामान की चोरी को रोकने के उपाय को तेजी से बढ़ाया जाय तो कुछ विशेष लाभ होगा। इसके लिये एक उच्च वर्गीय अधिकारियों की उप-समिति बनाई जाय।

मैं कुछ ऐसी स्थिति भी सामने रखना चाहूंगा कि किसी भी रेलगाड़ी को आप देख लीजिये, हर गाड़ी में भारी भीड़ रहती है और हर तरफ यही शिकायत रहती है कि बैठने के लिए जगह नहीं मिलती। ऐसी हालत में घाटा होना यह एक आवश्यक बात है।

अब मैं राजस्थान की प्रमुख आवश्यकताओं की ओर रेल मन्त्री का ध्यान आकर्षित करूंगा। दिल्ली से वाया जयपुर होती हुई अहमदाबाद जाने वाली गाड़ी को छोटी लाइन से बड़ी लाइन में बदल दिया जाय। इस लाइन में यात्रा करने वाले तीसरे दर्जे के मुसाफिरों को भारी मुसीबतों का सामना करना पड़ता है और रेल मन्त्रालय के उच्च अधिकारी इस स्थिति को अच्छी तरह से जानते हैं। इस लाइन पर यात्रा करने का मुझे व्यक्तिगत अनुभव है और इस लाइन पर भीड़ इस कदर होती है कि बहुधा स्त्रियां और बच्चे कुदुम्बियों से बिछुड़ जाते हैं। राजस्थान की राजधानी जयपुर से बम्बई जाने वाली कोई सीधी रेल-गाड़ी नहीं है और उन्हें सवाई माधोपुर में

गाड़ी बदलनी पड़ती है। व्यापारी और आम जनता को इससे बड़ी कठिनाई होती है। अब: जयपुर और बम्बई के बीच सीधी रेल सेवा चालू की जाय। जयपुर से टोडा राइलीग जाने वाली जो 80 मील रेलवे लाइन का टुकड़ा है उसको थोड़ा आगे बढ़ा कर कोटा तक मिला दिया जाय। ऐसा करने से घाटे की हालत दूर हो जायगी और रेलवे को लाभ होगा। यह रेल मार्ग सन 1947 में बना था और उसके पश्चात कुछ स्टेशनों से स्टाफ हटा लिया गया है। यहां तक कि टिकट भी यात्रियों को गाड़ी में ही दिया जाता है।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र टोंक की ओर खास तौर से मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि टोंक जिले में तकरीबन पांच लाख की आबादी है। वहां की जनता की मांग मैं प्रस्तुत कर रहा हूं। स्वतन्त्रता के बाद इतने वर्ष गुजरने पर भी वहां की जनता को रेल यात्रा का अभाव रहा है। वहां की जनता के चुने हुए प्रतिनिधि राज्य सरकार और भारत सरकार से बार-बार मांग करते आये हैं किन्तु मुझे खेद पूर्वक कहना पड़ता है कि सरकार का आज तक इसकी ओर ध्यान नहीं गया। मेरी समझ में यह बात नहीं आती कि यह कैसा प्रजातन्त्र है? रेल मन्त्री बाबू जगजीवन राम ने टोंक में 1957 में वहां की पाँच लाख जनता को रेल मार्ग बनाने का पूरा-पूरा आश्वासन दिया था और वहां की जनता यह भी समझ बैठी है कि निवाई से टोंक का रेलवे का सर्वे भी किया जा चुका है। लेकिन मुझे मात्तम नहीं कि इस दिशा में क्या कार्यवाही हो रही है। रेल मन्त्री जी से मैं आग्रह करूंगा कि जब वह अपने मंत्रालय के बजट की मांगों का जबाब दें तो इस विषय पर विशेष रूप से उल्लेख करें ताकि भारत की स्वतन्त्रता का वहां की जनता को भी अनुभव हो।

श्री शिवनाथ सिंह (कुंकुन) : माननीय

उपाध्यक्ष जी, जितना भी समय आपने निश्चित किया है उसमें मैं पूरा तो नहीं कह सकूंगा लेकिन यह जो रेलवे का बजट माननीय मन्त्री जी ने पेश किया है घाटे का उसमें मैं दो एक सुझाव पेश करना चाहता हूँ। रेलवे किसी भी देश की एकोनामी में बहुत बड़ा पार्ट प्ले करती है और हमारे देश की एकोनामी में तो और भी इसका बहुत बड़ा महत्व है क्योंकि हमारे यहां रोड का ट्रांसपोर्ट उतना नहीं है जिससे कि आवागमन के साधन पर्याप्त हो सकें और माल टुलाई का काम भी हो सके। इसलिए इस ओर मैं मन्त्री जी का ध्यान दिलाना चाहूंगा कि हमारी एकोनामी जैसी है उसके अनुसार रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन को आप ठीक कर लें तो बहुत उत्तम होगा। मैं नहीं ममक पाता कि रेलवे जो हमारे जनरल पूल में हमेशा पैसा खिया करता था पिछले सालों से उसमें घाटा कैसे होने लगा है। घाटे का बजट रेलवे की तरफ से आए जो कि एक कर्मशियल एन्टरप्राइज है और उस कर्मशियल एन्टरप्राइज में आप घाटा दिखा दें यह बात कुछ समझ में नहीं आती।

एक बात की ओर मैं मन्त्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। हमारे देश में आज रेल-रोड कम्प्टीशन चल रहा है। रेलवे जो सुविधायें माल ढोने में या यात्रा के लिए देता है, रोड वाले उससे अधिक सुविधाएं देते हैं। इसी कारण से आज कोई भी व्यापारी रेल से अपना माल ले जाना पसन्द नहीं करता है। रेलवे में क्वीक सर्विस नहीं है, माल की कोई सिक्वोरिटी नहीं है क्योंकि चोरियां बहुत होती हैं। इस वजह से व्यापारी अधिक भाड़ा देकर रोड से अपना माल ले जाना ज्यादा पसन्द करते हैं। यह जो रेल रोड कम्प्टीशन है इसको आप रोक सकते हैं, इसके लिए आपको रेलवे में एफी-सिएन्सी बढ़ानी होगी। रेलवे में किराये अधिक बढ़ाये जा सकते हैं। यहां पर माननीय सदस्यों ने किराये की बढ़ोतरी पर एतराज किया है

लेकिन मैं उनसे सहमत नहीं हूँ। किराये बढ़ सकते हैं और बढ़ने भी चाहिए क्योंकि जब सरकार के पास राशन होंगे तभी वह एफी-सिएन्सी भी बढ़ा सकती है। लेकिन किराया बढ़ाने के बाद अगर आप वेटर सर्विस देंगे तभी रेलवे से लोग यात्रा करना पसन्द करेंगे और रेल के जरिए अपना सामान भेजना पसन्द करेंगे। परन्तु आज की स्थिति में, जैसा कि माननीय सदस्य यहां पर कह रहे थे कि कोई भी यात्री अपने को सुरक्षित नहीं पा रहा है क्योंकि आये दिन रेलों को रोक कर डकैतियां होती हैं, कत्ल, मार-पीट और चोरियां होती हैं।

इसके अलावा जहां भी बड़ी लाइन से छोटी लाइन में ट्रांशिपमेंट होता है वहां पर माल का अधिक हिस्सा चोरी चला जाता है। उसके बाद आप देखते ही हैं कि रेलवे क्लेम्स की क्या स्थिति है। आपने एंडवोकेट्स एप्वाइंट कर रखे हैं लेकिन वे अपने आप को रेलवे के प्रति बफादार न मान कर क्लेमेन्ट्स के प्रति ही अपने को ज्यादा बफादार मानते हैं। आप देखते ही हैं कि रेलवे के अधिकतर दावों में डिग्री होती है। इस तरह से जो रेलवे के केसेज होते हैं उन पर आप बेसिकली कोई अट्रेंशन पे नहीं करते हैं। इसलिए मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि जितने भी रेलवे के क्लेम्स होते हैं उनको ठीक तरह से फाइट किया जाये और उसमें जिसकी भी जिम्मेदारी है उनको जिम्मेवार ठहराया जाये। स्टेशन पर स्टेशन मास्टर, असिस्टेंट स्टेशन मास्टर और पुलिस गार्ड्स होते हैं। इसके बाद भी अगर किसी रेलवे स्टेशन से कोई माल चोरी चला जाता है तो उसमें जिसकी भी जिम्मेदारी हो उसको हेल्डअप किया जाना चाहिए। बन्द डिब्बों में सामान जाता है और स्टेशन पर उतारा जाता है और वहीं पर डेलिवरी दी जाती है इसलिए रेलवे में चोरी की कोई गुंजायश नहीं होनी चाहिए जब तक कि रेलवे का स्टाफ ही उसमें सामीदार न बने। इसलिए वहां भी चोरी हो,

[श्री शिवनाथ सिंह]

उसमे जिसकी जिम्मेवारी हो उसी पर सारी रेस्पासिबिलिटी डाली जाये। जब तक आप ऐसा नहीं करेगे तब तक रेलवे में चोरिया रुक नहीं सकती है। मैं चाहूंगा कि जो रेलवे बोर्ड और रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन है उसको टाइट किया जाये और उसमे एफीसिएन्सी लाई जाये। जब तक आप ऐसा नहीं करेगे तब तक रोड कम्पटीशन अधिक बढ़ता जायेगा और प्राज जो इनकम दिखा रहे हैं उसमे भी कमी हो जायेगी।

एक बात की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मैं राजस्थान से आता हूँ। दुर्भाग्य से राजस्थान में, आजादी आने के बाद आज तक एक इंच भी ब्राड गेज की लाइन नहीं बनाई गई है। दूसरे प्रान्तों में तो ब्राड गेज की लाइनें बन रही हैं लेकिन राजस्थान प्रान्त जिसका कि इतना बड़ा विस्तार है, क्षेत्रफल में जिसका भारत में तीसरा स्थान है और जहाँ पर कि आवागमन के बहुत कम साधन हैं वहाँ पर जहाँ तक ब्राड गेज लाइन के कास्ट्रक्शन का खयाल है, एक इंच लाइन भी नहीं बनाई गई है। यदि वहाँ पर ब्राड गेज लाइन नहीं बनती है तो वहाँ का डेवलपमेंट नहीं हो सकता है। आप जानते ही हैं कि वहाँ पर मिनरल्स के कितने बड़े साधन हैं, वहाँ पर मिनरल्स का डेवलपमेंट हो रहा है वहाँ पर बहुत सारी खानें हैं लेकिन उस सामान को एक जगह से दूसरी जगह ले जाने की आवश्यकता है। लेकिन ब्राड गेज लाइन न होने से हमारे प्रान्त का डेवलपमेंट नहीं हो रहा है। इसलिए मैं मन्त्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि राजस्थान के साथ जो अपेक्षापूर्ण रबैया चला आ रहा है उसको दूर करे। दुर्भाग्य से हमारे क्षेत्र से कभी कोई रेल मन्त्री नहीं बना है इसीलिए उस क्षेत्र की तरफ किसी का ध्यान नहीं गया है। मैं चाहूंगा कि मन्त्री महोदय राजस्थान का दौरा करे और वहाँ की स्थिति को देखे तथा जितनी भी ब्राडगेज की लाइन वहाँ पर बढ़ाना सम्भव हो सके उसको बढ़ाये।

एक बात की तरफ मैं मन्त्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। रेलवे में जितने भी एक्सीडेंट्स होते हैं वे अधिकतर रेलवे क्रासिंग पर ही होते हैं। उनको रोकने के लिए क्रासिंग पर गेट्स का प्रबन्ध होना चाहिए और वहाँ पर धादमियों को रखा जाये। आप जानते हैं कि चुरू से लोहारूब या राजगढ़ जो रेलवे लाइन है उसकी एक भी क्रासिंग पर कोई गेट नहीं है इसलिए वहाँ पर एक्सीडेंट्स रोकने के लिए इसका प्रबन्ध होना चाहिए।

एक बात में और निवेदन करना चाहता हूँ। हमारे यहाँ बिजली का विस्तार हो रहा है लेकिन बिजली की लाइन के रास्ते में जहाँ भी कहीं रेलवे लाइन आ जाती है तो उसके लिए यह व्यवस्था है कि रेलवे से उसकी मजूरी ली जाये। रेलवे की मजूरी के लिए कागज बने जाने हैं तो ऐसा मालूम पड़ता है कि हिन्दुस्तान की सरकार पाकिस्तान की सरकार से मजूरी ले रही है। 12-12 महीने तक रेलवे लाइन को क्रॉस करने की मजूरी बिजली विभाग को नहीं मिलती है। मैं चाहूंगा कि रेलवे लाइन के ऊपर से बिजली की लाइन जाने के लिए रेलवे विभाग जितने भी प्रिकाशन्स या सेप्टी मुनासिब समझे उनको एक बार मुकर्रर कर दें ताकि बार-बार रेलवे से इजाजत लेने की आवश्यकता न रह जाये। बिजली के विस्तार के लिए यह बात बहुत ही आवश्यक है और मन्त्री जी को इस बात की तरफ ध्यान देना चाहिए।

अन्त में एक बात और निवेदन करना चाहता हूँ। हमारे यहाँ खेतरी कापर प्रोजेक्ट का बहुत बड़ा कारखाना चल रहा है। वहाँ पर डावला से सिंघाना लाइन की मजूरी हुई है। खेतरी का काम बहुत जल्द शुरू होने वाला है और मिनरल्स वहाँ पर निकलने वाले हैं इसलिए मैं चाहता हूँ कि कहीं ऐसा न हो कि वह कारखाना आपको रेलवे लाइन की बजह से हेल्डअप हो जाये। जितनी जल्दी सम्भव हो

सके भाप इस रेलवे लाइन को पूरा करने की कृपा करें ।

SHRI K. GOPAL (Karur) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, I welcome the Budget presented by the Railway Minister even though it is a deficit one. I welcome the measures taken by him to increase the traffic receipts. But I will like to give a few suggestions to improve this.

It is an accepted fact that our railway system is faced with very stiff competition from road transport. What are the measures to counteract it? Road transport offers a lot of facilities to the customer. They have the door delivery system and so many other things. What the business community needs today is quick service. They are not bothered about the charge. It is one's sad experience when one consigns one's goods by the railway system, be it by passenger or QTS or ordinary goods, that it takes at least three weeks or even more for the goods to reach Delhi from any place in South India, whereas it takes hardly 10 to 12 days by road transport. When such is the case, what is the point in going on saying that we are faced with competition from road transport? We have to offer better facilities than road transport. Just like travel agents, we can have goods agents who can collect goods on behalf of the railways. It can be left to contractors for the time being.

Coming to passenger fares, I am told that the fare is below cost and is virtually enjoying a subsidy. I am surprised to know that. Today all the passenger trains are always overcrowded. With all that, they say that passenger fares enjoy a subsidy. I do not know what will happen on the day when trains carry only the exact capacity.

Coming to the express trains, when they leave big junctions, the rakes are placed just a few minutes before the departure of the train. This results in a lot of hardship to the travelling public. One cannot just go a few minutes earlier, specially a third class passenger, and find accommodation in the train. Therefore, it should be ordered that all rakes should be placed one hour before the departure of a train from junctions. This will facilitate passengers in finding accommodation.

Then, at some junctions they display the reservation chart on the platform whereas at

other junctions they do not do that. It will not involve any extra work, except taking one more copy, if these charts are displayed on the platform of all junctions. This requires the attention of the Railway Minister.

About enquiry offices, you will agree with me when I say that we men do not possess as much patience as ladies do. So, it should be a matter of policy that only ladies should be posted at enquiry offices; otherwise, one does not come away with pleasant memories when one goes to an enquiry office.

Therefore, only ladies should be posted at the enquiry counters.

Then, there is a class whose interests are not being looked after. Due consideration should be given to the travelling staff and their interests should also be looked into by the Railways.

Coming to my own constituency, the Karur-Dandagal-Madurai-Tuticorin railway line is a long felt need. It is an urgent necessity. The Salem Steel Plant is coming up and the Tuticorin Harbour project is also coming up. The area is also very backward. So, the work should be expedited and the line should be laid as early as possible. This is my request to the hon. Railway Minister.

Finally, some hon. Members here suggested to appoint a committee for various purposes. To appoint a committee is just like a man going to the bath-room. A sitting is held followed by a report and the matter is ultimately dropped. So, instead of having committees, some concrete steps should be taken by the Administration to improve the working of the Railways.

श्री जितेन्द्र प्रसाद (शाहजहांपुर) :
उपाध्यक्ष महोदय, रेल मन्त्री जी ने जो रेलवे बजट प्रस्तुत किया है मैं उसका हार्दिक समर्थन करता हूँ। रेलवे बजट में जो घाटा दिखाया गया है उसका एक कारण रेलवे के कर्मचारियों में व्याप्त भ्रष्टाचार भी है। यह भ्रष्टाचार इसलिए है कि लोभर ग्रेड एम्प्लायीज की तनखाहें और लिबिंग कडिंशंस इतनी पुभ्रर हैं कि उनको करप्शन की तरफ जाना पड़ता है। मैं मन्त्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वह इस भ्रष्टा-

[श्री जितेन्द्र प्रसाद]

चार को रोकने के लिये जल्द से जल्द कोई उपाय करें।

इस बजट में जो तीसरे दर्जे के किराये में वृद्धि की गई है उसका मैं विरोध करता हूँ। यह हमारी समाजवादी नीतियों के विरुद्ध है और मैं माननीय मन्त्री से अनुरोध करूँगा कि वह इस बढ़ोत्तरी को खत्म करे और जो रुपये की कमी इसके कारण पड़े उस कमी को वह ऐयर कंडिशन और फर्स्ट क्लास का किराया बढ़ा कर पूरा करें।

रेल मन्त्रालय की यह पालिसी है कि क्लास तीन के एम्प्लायीज को जहाँ तक हो सके उनके निवास स्थान के पास रक्खा जाय। अगर कोई रेल कर्मचारी श्रीन रिक्वेस्ट एक डिवीजन से दूसरा डिवीजन तबादला चाहता है तो उसको अपनी सीन्यारिटी लम्ब करनी पड़ती है। मेरा मन्त्री जी से अनुरोध है कि इस प्रथा को भी वह खत्म करें।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र शाहजहापुर जोकि उत्तर प्रदेश राज्य में है उसके बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। नाइन अप हून एक्सप्रेस जोकि सियालदाह से देहरादून जाती है वह शाहजहापुर होते हुये जाती है। शाहजहापुर जिले में एक स्टेशन तिलहर पड़ता है और वहाँ पर उसका स्टीपेज है मगर यह बड़े ताज्जुब की बात है कि वही ट्रेन टैन डाउन जब वापिस आती है तो वह तिलहर स्टेशन पर नहीं रुकती है। यह गाड़ी ऐसे बन्त में वहाँ से पास होती है कोई साढ़े 5 बजे सुबह जबकि तिलहर कब्बे के लोग जिनकी आबादी 30,000 है जोकि शहर से 13 मील है तो उस गाड़ी के न रुकने से शहर जाने के लिये उन्हें बहुत तकलीफ होती है। अगर इस टैन डाउन ट्रेन का वहाँ तिलहर से स्टीपेज कर दिया जाय तो हजारों लोगों को वहाँ शाहजहापुर पहुँचने में सुविधा हो सकती है। शाहजहापुर में ग्राउन्डिंग क्लोविंग फेक्टरी है और दफ्तरी में भी तिलहर के काफी आदमी काम करते हैं। अब उनके लिये कोई गाड़ी

दोपहर के 3 बजे तक नहीं है जोकि वहाँ उन लोगों को ले जा सके इसलिये मैं अनुरोध करूँगा कि टैन डाउन एक्सप्रेस का स्टीपेज तिलहर में रक्खा जाय।

मेरे जिले में एक मीटर गेज रेल पीलीभीत और शाहजहापुर के बीच में चलती है। उस मीटरगेज ट्रेन पर एक जिदपुरा स्टेशन है जिसके कि ग्रासपास दो, चार मील तक के ऐरिया में कोई गांव नहीं है और जो गांव वाले उस ट्रेन का इस्तेमाल करते हैं उनको तीन, चार मील पैदल चलना पड़ता है। मेरा अनुरोध है कि पीलीभीत से 45 मिलोमीटर की दूरी पर एक हॉल्ट कायम किया जाय जिससे कि गांव वालों को इस ट्रेन से सुविधा मिल सके और जो 50-60 गांव हैं वह इससे फायदा उठा सके। इस क्षेत्र में कोई ऐसी सड़क भी नहीं है जिससे यहाँ के निवासी शहर जा सकें।

अभी कुछ साल पहले एक पैसेंजर ट्रेन इलाहाबाद से चलती हुई शाहजहापुर होती हुई दिल्ली तक जाती थी लेकिन वह ट्रेन अब बंद कर दी गई है और वह पैसेंजर ट्रेन अब लिफ बरेली से दिल्ली तक जाती है। मैं रेलवे मन्त्री जी से अनुरोध करूँगा कि इस ट्रेन को शाहजहापुर से बरेली होते हुये दिल्ली तक कर दे क्योंकि कोई ऐसी पैसेंजर ट्रेन नहीं है जिससे शाहजहापुर के यात्री दिल्ली तक पहुँच सकें।

शाहजहापुर एक बहुत बड़ा रेलवे जंक्शन है लेकिन वहाँ पर कोई रेलवे का इनक्वायरी आफिस नहीं है इसलिये वहाँ पर एक इनक्वायरी आफिस की स्थापना की जाय।

मैं रेलवे मन्त्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि एक रेलवे लाइन ब्रीडगेज हल्द्वानी से रामपुर तक पहले संकषण हो चुकी है लेकिन उस पर अभी तक काम शुरू नहीं हुआ है और मैं उनसे अनुरोध करूँगा कि जल्द से जल्द उस पर काम शुरू करवाने की कृपा करें।

बैसे कहना मुझे अभी बहुत कुछ था

लेकिन चूंकि दो बार घंटी बजा चुकी है इसलिये मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूँ।

श्री ईश्वर चौबरी (गया) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल मन्त्री महोदय ने अपनी बजट स्पीच में जो तीसरे दर्जे के मुसाफिरों का किराया बढ़ाने का प्रस्ताव किया है मैं उसका विरोध करता हूँ। विरोध इसका मैं इसलिए करता हूँ कि अगर रेल प्रशासन में व्यवस्था को ठीक किया जाय और साधनों का सही ढंग से इस्तेमाल किया जाय तो रेल के भाड़े में वृद्धि करने की कोई जरूरत न रहे। चूंकि रेलों में इंतजाम ठीक नहीं है इसलिये गड़बड़ी रहती और अखबारों के द्वारा हमें रेलों में आये दिन चोरियों के समाचार प्राप्त होते रहते हैं। स्टेशनों पर से माल गायब हो जाता है और जिनका माल चोरी जाता है या गायब हो जाता है वह क्लेमस देते हैं और रेलवे को क्लेमस के सिलसिले में काफी पैसा देना पड़ता है। रेलवे के जिम्मेदार अधिकारी इस गड़बड़ी और अव्यवस्था की ओर ध्यान नहीं देते हैं और परिणामस्वरूप लाकों, करोड़ों रुपये का घाटे का बोझ गरीब जनता पर आकर पड़ता है क्योंकि रेलवे को तो किसी न किसी रूप से टैक्स आदि बढ़ा कर उस घाटे को पूरा करना होता है। रेलवे मन्त्रालय द्वारा यात्रियों की दिक्कत को दूर करने के लिये अतिरिक्त गाड़ियों व डिब्बों की व्यवस्था नहीं होती है जिसके कारण ट्रेनों में अत्यधिक भीड़भाड़ रहती है। गरीब मुसाफिर डिब्बों में ठसाठस भूसे की तरह भरे रहते हैं और पायदानों पर लटक कर यात्रा करने वाले अक्सर गिर जाया करते हैं और दुर्घटनाग्रस्त हो जाया करते हैं और हालत यह बन रही है कि आज रेलों में सफर करना सुरक्षित नहीं माना जा रहा है। जैसा मैंने पहले कहा जितने भी साधन अभी तक मुलभ हैं अगर रेलवे के उच्च अधिकारी लोग अपने कर्तव्य के प्रति सजग व सक्रिय हों तो हमारी जनता की जो छोटी मोटी समस्याएँ

हैं वह हल हो सकती हैं और दिक्कतें बहुत कुछ हद तक दूर हो सकती हैं।

पटना बिहार में एक मुख्य जगह है व पटना बिहार की राजधानी भी है। गया और पटना के बीच में अभी तक सिगिल रेल लाइन है जिसे कि डबल किया जाना बहुत आवश्यक है। ऐसा उदाहरण भारतवर्ष में शायद ही कहीं मिलेगा कि जो राजधानी हो और जहाँ वह अन्तर्राष्ट्रीय ख्याति प्राप्त स्थान बोध गया हो और चूँकि गया और पटना के बीच में सिगिल रेल लाइन है इसलिए जब भी कोई गाड़ी घाती जानी है मेल नहीं खाती है और यात्रियों को घंटों स्टेशनों पर समय बिताना पड़ता है। इसलिये इस बारे में जनभावना को देखते हुये यह गया और पटना के बीच में डबल लाइन की व्यवस्था करना आवश्यक है।

इसी तरह मे मुगलसराय और घनबाद के बीच में अपट्रेंस का नितान्त अभाव है। मंत्री महोदय ने एक बार इसे स्वीकार भी किया था कि मुगलसराय और घनबाद के बीच में अपट्रेंस और डाउन ट्रेंस की माकूल व्यवस्था की जानी आवश्यक है लेकिन अभी तक वैसा किया नहीं जा सका है।

एक निवेदन यह है कि बोध गया और राजगिरि के बीच खिजूर सराय टेउसा ग्रामीण क्षेत्रों से मिलाती हुई एक रेलवे लाइन बिछाई जाय जिससे कि ग्रामीण जनता के साथ-साथ वहाँ पर आने वाले पर्यटकों को भी सुविधा मिलेगी। यह बोध गया और राजगिरि अन्तर्राष्ट्रीय ख्याति प्राप्त होने के कारण हमारे महामहिम राष्ट्रपति महोदय की भी यह इच्छा थी कि बोध गया और राजगिरि के बीच में एक रेल लाइन बिछाई जाय। उसकी उपयोगिता मैं समझता हूँ और जितने भी उच्च अधिकारी वहाँ पर गये थे सभी ने स्वीकार की थी। उसकी योजना भी शायद है बाकी मैं निश्चित रूप से नहीं बतला सकता हूँ जल-बत्ता मंत्री जी इसे जानते हूँगे।

[श्री ईश्वर चौधरी]

इसी सिलसिले में मैं निवेदन करना चाहूँगा कि गया स्टेशन के बगल में रेलवे क्वार्टर्स हैं जिनमें कि रेलवे कर्मचारी रहते हैं। उस स्थान पर औरतों और मर्दों के लिए लेट्रिस की व्यवस्था है। उसके बगल में शिवलिंग का धर्मस्थान है किन्तु दुर्भाग्यवश इण्डियन धायल के साथ उस जमीन के बारे में बंदोबस्त कर दिया गया है और वह शिवलिंग के धार्मिक स्थान को तोड़ने की परिस्थिति में है। अब पता नहीं बर्गर सोचे समझे किसी उच्च अधिकारी ने आंख मूंद कर उसके लिए स्वीकृति दे दी है तो यह देखने की बात है क्योंकि उनकी धार्मिक भावनाओं पर आघात पहुँचा है और मैं आग्रह करूँगा कि जल्द से जल्द रेलवे मंत्रालय उस सम्बन्ध में जांच करे और उस को रद्द करे। रेलवे कर्मचारियों की तकलीफों को हटाना हमारा फर्ज है। उन लोगों की सुविधा हम लोगों की सुविधा है।

15.00 hrs.

दूसरी बात यह है कि गया स्टेशन के पूर्व में जो क्वार्टर है उसी तरह के क्वार्टर उसके पश्चिम में भी है। उनकी भी वही हालत है। वहाँ जो कर्मचारी रहते हैं चतुर्थ बर्ग के या उनसे सम्बन्धित जो लोग हैं, उनको भी कुछ सुविधा प्रदान की जाये। उनकी जल-व्यवस्था दयनीय है। उनके बच्चों के लिए होस्टलों की बहुत कमी है। वहाँ यह माना जाता है कि पैसा ही सब कुछ है। अगर पैसा है तो सब कुछ है और पैसा नहीं है तो कुछ नहीं है। मैं समझता हूँ कि जो हमारे उच्चाधिकारी हैं वह इस पर ध्यान देंगे।

गोरखपुर से एक ब्रांच लाइन की गाड़ी बरीली के लिए आती है जो सिवाना जाकर मुख्य लाइन से जुड़ती है। उसको मक्सर हो कर छपरा में मुख्य लाइन में मिलाया जाये ताकि आने वाले लोगों को सुविधा हो।

अन्त में मैं यही कहूँगा कि जो भी छोटी-

छोटी बातें मैंने कही हैं उनकी ओर ध्यान दिया जाये। एक प्रश्न के उत्तर में मन्त्री महोदय ने कहा था कि औद्योगिक दृष्टि से मानपुर स्टेशन बनाने की योजना बनाई गई थी। उसकी जांच भी हुई है। मैं फिर आग्रह करूँगा कि उस योजना को कार्यान्वित करने के लिये मानपुर को स्टेशन बनाया जाय क्योंकि औद्योगिक दृष्टि से उसकी जांच भी हो चुकी है।

15.00 hrs.

[Shri R. D. Bhandare in the Chair.]

SHRI P. NARASIMHA REDDY (Chittoor) : In regard to the railway budget presented to this House, I would like to make a few observations on some of the main features made mention of in the speech of the hon. Railway Minister.

No doubt, the finances of the railways have been in the red for the past seven years. The whole position of finances has to be judged by the need and necessity for paying substantial dividend to the general revenues. Any shortfall in the payment of dividend to the general revenues is taken to be a loss and it is sought to be made good. I do not disagree with the attempt to make good such loss, but certainly, the methods resorted to by the hon. Railway Minister for making good this shortfall are rather undesirable, in my opinion. On the same analogy, if our public sector steel plants which are losing heavily are sought to be put on the right side of the accounting books and the losses are sought to be made good by simply raising the price of steel, it would lead to a very undesirable and anomalous situation. The attempt that has been made now to make good the shortfall by enhancing the fares and freights on goods is in my opinion a blow to our economy and is a step which could have been avoided by a systematic and further prolonged and serious efforts at plugging the leakages in the revenues and by stepping up the revenues from other directions and by a better and more effective utilisation of the wagon capacity.

We agree with the laudable objective mentioned by the hon. Railway Minister towards achieving a uniform gauge on our

railways. This objective has been long overdue, but the pace at which we are going in for the achievement of this objective is in my opinion very slow, and at this rate, we do not know how many more decades it will take for this goal to be achieved.

Constituent with the socialistic objectives pursued by our Government, it is also better in my opinion if along with this objective of a uniform gauge we also strive for attaining a uniform class in our railways. I do not know why such different classes such as particularly the air-conditional classes and others should exist on the railways. Judging by the enhanced revenue that we are seeking to get by the enhancement of the fares, we find that the bulk of the fare income comes from the third class passengers, but as many hon. Members have mentioned, the conditions of third class travel such as accommodation and other amenities are deplorably low.

In these circumstances, along with the objective of uniform gauge, our request to the hon. Minister is to strive to effect a uniform single class on all railways.

The question of converting uneconomic metre gauge lines to broad gauge to realise the goal of a uniform gauge is said to involve a vast outlay of Rs. 4,000 crores. It would have been better if the Railway Minister had spelt out in detail the ways and means and the phases in which this conversion could be effected.

We have been discussing in this House the utilisation of the surplus PL-480 funds. In my opinion, these funds could not be better employed than for this conversion of all the gauges into a uniform broad gauge throughout the country.

In regard to my constituency of Chittoor in Andhra Pradesh, the metre gauge link between Katpadi and Tirupati is a big bottleneck. This has been holding up transport of valuable fruit and other articles. Crores of rupees worth of fruit have, on account of the metre gauge bottleneck, to be transported by road to distant broad gauge stations and get them loaded from there to distant market places. The bottleneck caused by this metre gauge line has already resulted in a great loss of valuable fruit in that area, to the detriment of the development of the backward districts there. Therefore, I would appeal to the Minister to immediately undertake a survey of the con-

version of the metre gauge link between Katpadi and Tirupati.

If you look at the railway map of India, you will find lines thick and thin crossing and criss-crossing the country from east to west and north to south, but we find that the vast hinterland of the Daccan and Rayalaseema stands neglected. Absolutely no new rail link has been established in that area since independence.

We have all been told, and we also know, that our Railway Minister is a dynamic personality devoted to public interest. He is also devoted to Lord Venkateswara of Tirupati. No better proof of this could be given by him than by creating a railway link connecting Bangalore direct with Tirupati via Kolar and Palamaner. This backward area is chronically drought-affected. It has never seen a railway train. In fact there are still aged persons who have not seen a railway line or a train.

I hope the hon. Minister will implement the suggestion I have made to the best of his ability.

श्री टी० डी० कांबले (लाहूर) : सभापति महोदय, रेलवे के सम्बन्ध में जो मांगें रखी गई हैं मैं उनके विस्तार में नहीं जाना चाहता, अर्थात् जो भी घाटा या मुनाफा बतलाया गया है उसमें। मैं कुछ ठोस चीजें आपके सामने रखना चाहता हूँ। हम हर साल देखते हैं कि रेलवे बजट घाटे का बजट आता है। आखिर क्या बात है कि हम इस घाटे को पूरा नहीं कर सकते। जबकि रेल की व्यवस्था एक तरह से विजनेस है, व्यापार है, तब हम उसको क्यों फायदे में नहीं ला सकते।

सबसे पहले तो मैं रेलवे मन्त्री महोदय से कहूंगा कि हमारे पास जितने भी डिपार्टमेंट हैं, उनका कोई बोर्ड हो या न हो, लेकिन रेलवे के पास एक बोर्ड है, जिसको हम रेलवे बोर्ड कहते हैं, और उस पर काफी खर्च आता है। मैं कहता हूँ कि अगर उसकी सचमुच आवश्यकता है तो सरकार उसको जरूर रखे, लेकिन हाउस के किसी मेम्बर ने सिफारिश नहीं की उसको रखने की। बल्कि यह कहा है कि आखिर बोर्ड को किस ढंग से रखा गया है और

[श्री टी० डी० कांबले]

उसकी क्या जरूरत है जब उस पर करोड़ों रुपयों का खर्च आता है। मैं तो यह भी कहूंगा कि एडमिनिस्ट्रेशन को ठीक ढंग से चलाने के लिए जो आपके जनरल मैनेजर हैं उनकी कमेटी बनाई जा सकती है और उनके द्वारा काम चलाया जा सकता है। सबसे ज्यादा पावरफुल, मिनिस्टर से भी ज्यादा पावरफुल यह बोर्ड होता है। इसलिए बोर्ड की कोई आवश्यकता नहीं है, ऐसा मैं भी अन्य माननीय सदस्यों के के साथ महसूस करता हूं।

मैं सभी चीजें इतने थोड़े समय में आपके सामने नहीं रख सकता हूं। लेकिन कुछ मोटी मोटी चीजें ही मैं आपके सामने रखना चाहता हूं। पहली बात तो घाटे की है। घाटा होने के कारण क्या है? लोग रेलवे द्वारा माल को बुलाई करना ज्यादा पसन्द करते हैं। लेकिन करते क्यों नहीं है, इसको आपको देखना चाहिये। कारण यह है कि रेलो द्वारा माल भेजने में उनको नुकसान होता है। जितना नुकसान रेलों द्वारा माल भेजने में उनको उठाना पड़ता है, उतना अन्य साधनों से भेजने में नहीं उठाना पड़ता। ऐसा लोगों का अनुभव है। जितनी भी चीजें भेजी जाती हैं रेलों से उनमें नुकसान होता है। वे काफी देर से पहुँचती है। टूटफूट जाती है रास्ते में। इसलिए लोगों ने अपना माल लारियों के जरिये भेजना शुरू कर दिया है इस चीज को आपको दूर करना होगा। आपको लोगों को प्रोत्साहित करना होगा कि वे रेलों से माल भेजें और रेलों से माल भेजने के रास्ते में जो कठिनाइयाँ लोगों को अनुभव होती हैं, उनको आपकी दूर करना होगा। आप देखें तो आपको पता चलेगा कि बम्बई से लेकर आगरे तक माल मोटरों द्वारा भेजा जा रहा है। वह माल लोगों के घरों तक पहुँच जाता है। मोटरों या लारियों द्वारा माल भेजने में अगर व्यापारी वर्ग को थोड़ा ज्यादा भी पैसा देना पड़ता है, तो वह उस घाटे को सहन कर सकता है। उसको वह इत्मीनान तो होता है कि जो माल वह भेज रहा

है वह सुरक्षित और जल्दी पहुँच जाएगा। लेकिन रेलों से वह भेजे तो उसको इसकी गारंटी नहीं होती है। इस वास्ते रेलों से माल भेजने से वह हिचकिचाता है। यह भी एक कारण है कि रेलों को घाटा हो रहा है। इस तरफ ध्यान दिया जाए तो घाटे की पूर्ति काफी हद तक हो सकती है।

चोरी का जो सिलसिला शुरू हो गया है, इसकी ओर भी आपको ध्यान देना होगा। मैं विस्तार में जाना नहीं चाहता हूं। चोरियाँ कैसे बन्द हों, इसको आपको देखना होगा।

घाटे के और कौन-कौन से कारण है, उन को मन्त्री महोदय को देखना पड़ेगा। बहुत से लोग बिना टिकट यात्रा करते हैं। उनको देखने वाला कोई नहीं होता है। फिर यह भी होता है कि टिकट चैकर जब टिकट चैक करने के लिए जाते हैं तो उनको कोई संरक्षण प्रदान नहीं किया जाता है, उनकी सुरक्षा का कोई प्रबन्ध नहीं किया जाता है। उनके साथ लोग मारपीट करते हैं, उनको परेशान करते हैं। जब उनको संरक्षण नहीं मिलता है तो वे लोग चैक करना छोड़ देते हैं, इस प्रकार की कई घटनाएँ घट चुकी हैं। इनको कैसे रोकें, इस ओर आपका ध्यान जाना चाहिये। आपके अधिकारियों को विश्वास होना चाहिए कि आपने उनकी सुरक्षा का पूरा प्रबंध कर दिया है। यदि यह हो जाए तो वे हिम्मत से काम करेंगे। पस्त हिम्मत हो कर काम करने से जो उद्देश्य हैं, वह पूरा नहीं हो सकेगा।

रेलवे लाइनों के सुधार के बारे में बहुत सी बातें कही गई हैं। मैं एक ऐसे क्षेत्र से आता हूँ जहाँ रेलवे लाइन की बहुत बुरी हालत है। लगभग सौ साल हो गए हैं यह जो बारसी लाइट रेलवे है, इसको चले हुए लेकिन उसमें कोई सुधार नहीं हुआ है। वह नीरो गेज है। सबसे छोटी लाइन वह है। दार्जिलींग की पटरी निकलती है। लाहौर से लेकर कुरद्वारी पंडरपुर और मिराज तक जो लाइन है उसमें कोई सुधार नहीं हुआ है। उस गाड़ी पर आप बेंठ कर देखें, आपको उसकी हालत का पता

चल जाएगा। आप उसमें सो नहीं सकते हैं, चाहे आप फर्स्ट क्लास के डिब्बे में बैठ जाएं। बहुत जोर से वह गाड़ी हिलती है। गिलास में पानी आप रख नहीं सकते हैं, वह गिर जाता है। इतनी जोर से इधर-उधर वह गाड़ी लोटती रहती है। ऐसा मालूम होता है कि बेलगाड़ी से आप जा रहे हैं। ऐसी हालत उस रेलवे लाइन की है। उसको आप उखाड़ दें और उखाड़ने के बाद उसको ब्राड गेज बना दें। ब्राड गेज बनाने का आपका एक प्रोग्राम भी है। अगर आप ऐसा नहीं करते हैं तो कब तक आप उसको चलाते रह सकते हैं? कितना नुकसान होता है वहां, इसको आप देखें। इस रेलवे लाइन को अगर देखा जाए, तो देख कर बड़ी हंसी आती है। पंढरपुर का जो मेला होता है, अषाढ़ी, कार्तिकी की जो यात्रा होती है, उस उक्त बहुत ज्यादा भीड़ भाड़ रहती है और लोगों को इस गाड़ी में इस तरह से ठूस-ठूस कर भरा जाता है जैसे बकरे कहीं बाजार ले जाने के लिए भरे जाते हैं। पैर तक रखने के लिए, बैठने की बात तो भ्रमण, जगह नहीं रहती है। लोगों की बुरी हालत को देख कर तरस आभा है। उस लाइन को आप जल्दी उखाड़ कर उसकी जगह ब्राड गेज दें। उसका आप सुधार कर कर दें ताकि लोगों की जो कठिनाइयाँ हैं वे दूर हों।

हैदराबाद स्टेट से जब रेलवे लाइनों का और रेलवे का सेंट्रल गवर्नमेंट के पास ट्रांसफर हो रहा था उस वक्त निजामाबाद-रामगुंडम से कुरद्वाड़ी तक रेलवे लाइन देने की बात थी। उसको आज तक हाथ में क्यों नहीं लिया जा रहा है? आपने वादा किया था कि निजाम स्टेट से जो रुपया ट्रांसफर होगा वह इस रेलवे लाइन में खर्च किया जाएगा। इस रेलवे लाइन का सर्वे भी हो चुका है। उधर आपका ध्यान क्यों नहीं जाता है। मैं चाहता हूँ कि उधर आप ध्यान दें।

आप रेलों का नक्शा उठा कर देखें कि मराठवाड़ा की क्या हालत है? दूसरी जगहों

पर कितनी रेलवे लाइनें बढ़ रही हैं और मराठवाड़ा में कितनी बढ़ रही हैं या बढ़ी हैं। एक लाइन मनमाड कांचीगुडा जाने वाली है। दूसरी लाइन उसको जोड़ने वाली विकारावाद, परली, परभनी है। इसके अलावा और कोई रेलवे लाइन मराठवाड़ा में नहीं हैं। मेहरवानी करके उस एरिया को देखें। कैसे उसका विकास हो सकता है, इसको देखें। रेलवे लाइन नहीं होगी तो उस इलाके का विकास कैसे होगा। परली से लेकर सिकंदराबाद-बिकाराबाद तक की लाइन की यह हालत है कि एक घंटे में पंद्रह मील वह चलती है। कौन बैठेगा उसमें। इंजन और डिब्बों की हालत बहुत ही खराब है। बसें एक जगह जा रही हैं। पच्चीस मील की रफ्तार से उनमें जाकर जल्दी पहुंच जा सकता है। जब उसकी यह हालत है तो कैसे यह घाटे में न चले? सबसे खराब इंजन और सबसे खराब डिब्बे वहां आपको मिलेंगे। उस गाड़ी को बीदर की रानी के नाम से लोग पुकारते हैं। कोई सुविधा वहां नहीं है। इस और आपका ध्यान जाना चाहिये।

ठीक प्रकार से गाड़ियों को चलाया जाए, उनकी देखभाल की जाए, भोरियां रोकी जाएं, एडमिनिस्ट्रेशन को ठीक किया जाए, तो आपको लाभ हो सकता है। नहीं तो यह घाटा और भी बढ़ता चला जाएगा। आपको देखना चाहिए कि कौन से उपाय किये जाएं ताकि घाटा न हो। देश को एक सूत्र में पिरोने वाला, सांस्कृतिक आदान प्रदान का साधन, हिमालय से लेकर कन्याकुमारी तक लोगों को एक सूत्र में बांधने वाला अगर कोई विभाग है, तो वह रेल विभाग है। इस विभाग पर देश का करोड़ों रुपया लगा हुआ है। इसको अगर घाटे में हम चलाते हैं तो यह ठीक बात नहीं है। और भी बहुत सी छोटी मोटी चीजें हैं जिन पर मन्त्री महोदय को ध्यान देना चाहिये। जो भाड़ा मन्त्री महोदय ने बढ़ाया है, उसके ऊपर भी मन्त्री महोदय को पुनः विचार करना चाहिये।

श्री राम चन्द्र बिकल (बागपत) : मैं आपके प्रति अभार प्रकट करता हूँ कि आप ने मुझे इस महत्वपूर्ण विभाग पर बोलने का अवसर दिया है।

यह सही है कि हमारे देश के आर्थिक विकास में रेलों का बहुत बड़ा योग है। लेकिन अत्यन्त ही दुख के साथ मुझे कहना पड़ता है कि जिस तरह की व्यावहारिकता बरती जानी चाहिये और व्यावहारिक रूप से जनता की कठिनाइयां दूर की जानी चाहिये, यह विभाग उस तरह से उस और ध्यान नहीं दे रहा है। इस कारण से आर्थिक विकास की गति भी धीमा पड़ रही है। कल बिहार के एक माननीय सदस्य बोल रहे थे। वह बता रहे थे कि बिहार में लोहे और कोयले का अम्बार पड़ा हुआ है। लोगों ने खानों में काम बन्द कर दिया है और इस कारण वहाँ बेरोजगारी फैल रही है। उधर तो काम बन्द होने से बेरोजगारी फैल रही है लेकिन हमारे देश के कुछ दूसरे हिस्सों में कोयले की कमी के कारण उद्योग और गांव में चलने वाले भट्टे आदि बन्द हो गए हैं और वहाँ इस कारण से बेकारी फैल रही है। व्यापारियों को गेहूँ आदि के लिए लदान की सुविधायें न मिलने के कारण वह मंडियों में नहीं आ पा रहा है और गेहूँ की खरीद व्यापारियों से बन्द कर दी है। यह केवल लदान की बजह से हुआ है। यह एक ऐसा पहलू है जिस पर मैं समझता हूँ कि व्यावहारिकता को ध्यान में रख कर रेलवे विभाग को गौर करना चाहिये। अगर उसने इसका कोई समाधान निकाला तो हमारे देश के आर्थिक विकास में और गरीबी मिटाने में उसका बहुत बड़ा योगदान हो सकता है। हर तरफ से आबाज उठाने के बावजूद भी मैं नहीं समझता हूँ कि कोई व्यावहारिक कदम रेलवे विभाग ने उठाया है।

श्रीमती बहुत से माननीय सदस्यों ने नहीं

रेलवे लाइने बिछाने के लिए या छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने के लिए मन्त्री महोदय पर जोर डाला है। मैं दुर्भाग्य से ऐसे एक क्षेत्र से आता हूँ जहाँ पहले तो रेलवे रेलवे लाइन थी जो किसी कम्पनी द्वारा चलाई जा रही थी लेकिन आज उस रेलवे लाइन को जो शाहदरा से सहारनपुर तक जाती थी उखाड़ने के ठेके दे दिये गये हैं। से मन्त्री महोदय से मिला हूँ। पहले जो मन्त्री थे उनसे भी मैं मिला था। मैं ही : हीं उस इलाके और लोग भी और एम० पी० भी अनेक बार उससे मिले हैं। डा० राम सुभग सिंह ने 1969-70 के बजट पर बोलते हुए इसी मदन में कहा था कि देश में घाटे में चलने वाली रेलवे लाइनों को बन्द नहीं किया जाएगा। लेकिन इसके बावजूद इसको बन्द कर दिया गया और इस लाइन को उखाड़ने ठेके दे दिये गये। पहली बार जब यहाँ से मन्त्री महोदय से मिलने का मौका मिला तो वह बराबर उत्तर प्रदेश सरकार की बात करते रहे। उत्तर प्रदेश को सरकार का जहाँ तक सम्बन्ध है वह केन्द्रीय सरकार की बात कहती रही। आज भी उत्तर प्रदेश के जो मुख्य मन्त्री हैं श्री कमला पति जी त्रिपाठी उनसे हमने उन से हमने बातचीत की है। उन्होंने फिर हम से यही कहा है कि केन्द्रीय सरकार अगर इसमें हमारी कुछ सहायता करे तो हम इस इलाके की बहुत बड़ी जो कठिनाई है, इसको दूर करने में कुछ मदद कर सकते हैं। मुझे पता नहीं कि हमारे केन्द्रीय रेल मन्त्री जी ने उत्तर प्रदेश के मुख्य मन्त्री के पत्र का या उन से मिलना और बात करना मुनासिब समझा है या नहीं। हमारे इलाके की जो बहुत बड़ी कठिनाई, किसानों की कठिनाई, विद्यार्थियों की कठिनाई, व्यापारियों की कठिनाई और हमारे सरकारी तथा अर्द्ध सरकारी कर्मचारियों की कठिनाई जो दिल्ली के नजदीक होने की वजह से हजारी की तादाद में रोज यहाँ आते जाते हैं की तरफ तरफ मन्त्री महोदय का

ध्यान जाना चाहिये था। उन लोगों को रेल मन्त्री तथा रेलवे विभाग के लोगों से मिलने का मौका मिला है। उनको एक ही उत्तर दिया गया है कि रेलवे के जो बारह हजार कर्मचारी हैं और जो बेकार हो गए हैं उनको रोडवेज में या कहीं न कहीं और खपाने पर वे लगे हुए हैं। लेकिन व्यापारियों, किसानों, विद्यार्थियों व अध्यापकों या दूसरे लोगों की कठिनाइयों की तरफ ध्यान नहीं दिया जाता है। यह एक गम्भीर समस्या है जिसको झूठा छोड़ दिया गया है। इसको लेकर वहाँ की जनता में बहुत भारी असन्तोष है। वह इस रेलवे लाइन को आसानी से आपको उखाड़ने देने वाली नहीं है। अगर रेल विभाग और केन्द्रीय सरकार ने ध्यान न दिया, तो वहाँ खाली रेलवे लाइन के के साथ साथ ला एंड मार्टर की हालत खराब हो सकती है। अनेकों बार प्रधान मन्त्री, रेल मन्त्री और रेल विभाग के उच्चाधिकारियों का ध्यान इस ओर दिलाया गया है, लेकिन सरकार ने कोई ध्यान नहीं दिया है। मैं बहुत प्रदब के साथ कहना चाहता हूँ कि मन्त्री महोदय इस सम्बन्ध में उत्तर प्रदेश सरकार से बात करें और या तो वह कम्पनी को यह रेल चलाने के लिए मजबूर करें, या केन्द्रीय सरकार स्वयं इसको चलाये, या उत्तर प्रदेश की सरकार के सहयोग से चलाये या इसको सहकारिता के आधार पर चलाया जाये, जैसा कि श्री नन्दा ने कहा था। एक बड़े उपजाऊ इलाके में से आने वाली इस रेलवे लाइन को किसी तरह जरूर चालू किया जाये।

प्रायः दिल्ली के आस-पास बहुत अच्छी नल्ल के गाय-भैस मालगाड़ी से कनकता भेजे जाते हैं। यह आवश्यक है कि इन पशुओं को कम से कम समय में कलकत्ता या देश के दूसरे भागों में पहुंचाने की व्यवस्था की जाए। गर्मी के मौसम में अधिक देर से इन मवेशियों को बहुत तकलीफ होती है और अनेक माल-गाड़ी में जाते-जाते मर जाते हैं। या तो इनको जल्दी पहुंचाने की व्यवस्था की जाय और या इनको

माल-गाड़ियों में गर्मी से बचाने की व्यवस्था की जाये।

यह यही है कि रेल विभाग में सुपरवाइजरों की तदाद ज्यादा है और काम करने वाले कम हैं। रेलवे विभाग का बजट बिल्कुल रेगिस्तान की नहर की तरह है। अगर रेगिस्तान में कोई नहर निकाली जाये, तो सारे पानी को वह सोख लेती है और पानी किसानों के खेतों तक नहीं पहुँच पाता है। इसी प्रकार रेलवे विभाग के बजट का बहुत बड़ा हिस्सा रेलवे कर्मचारियों और खास तौर से उच्च कर्मचारियों पर खर्च हो जाता है।

मैं समझता हूँ कि आज के युग में उच्चाधिकारियों के लिए सैलूनों की व्यवस्था करना एक बहुत उपहास की बात है। रेलवे बोर्ड पर और रेलवे सैलूनों पर बड़ा भारी खर्च हो रहा है और उसमें कमी हो सकती है। थर्ड क्लास के किराए के बजाय उच्च श्रेणी के किराए बढ़ाए जाना हमारी घोषित नीतियों के अनुकूल हो सकता है, लेकिन थर्ड क्लास के किराए बढ़ा देना तो उन नीतियों के विरुद्ध है। इस पर हम को बड़ी गम्भीरता से विचार करना चाहिए।

केवल दिल्ली ही नहीं, बल्कि कलकत्ता, मद्रास और बम्बई वगैरह जितने बड़े-बड़े शहर हैं, या जो राज्यों की राजधानियाँ हैं, उनके चारों तरफ रहने वाले लोगों का उनसे ज्यादा सम्पर्क रहता है। इस लिए वहाँ पर रेलगाड़ियों की ज्यादा अच्छी व्यवस्था होनी चाहिए। दिल्ली तो भारत की राजधानी है। इसके चारों तरफ सौ मील के दायरे में रेलगाड़ियों की विशेष व्यवस्था होनी चाहिए। मैं समझता हूँ कि रेलवे विभाग के उच्चाधिकारी और मन्त्री महोदय जापान जरूर गये होंगे। जापान में रेलगाड़ियाँ बड़े सुव्यवस्थित ढंग से चलती हैं, बहुत तेज रफ्तार से चलती हैं और जनता को उनसे बहुत आराम मिलता है। हमें जापान और अन्य देशों की इस प्रकार की अच्छी बातों की नकल करनी चाहिए। दुर्भाग्य यह है कि विदेशों की तराफ

[श्री राम चन्द्र विकल]

बातें तो यहां बड़ी तेजी से आ जाती हैं, जबकि अच्छी बात एक भी अपनाई नहीं जाती है।

मैं रेल विभाग से प्रार्थना करूंगा कि बड़े शहरों के, खास तौर से दिल्ली के, सौ मील के एरिया में कुछ तेज गाड़ियां चलाई जायें। इस के साथ ही गाड़ियों की तादाद भी बढ़ाई जाये, जिससे दिल्ली की बढ़ती हुई आबादी और गांवों से आने वाले अध्यापकों, कर्मचारियों और व्यापारियों को आने-जाने की सुविधा उपलब्ध हो सके। दिल्ली की आबादी में जो वृद्धि हो रही है और यहां पर मकानों की जो दिक्कत है, रेलों की अच्छी व्यवस्था का उस पर भी प्रभाव पड़ेगा।

श्री राम भगत पासवान (रोसेरा) : सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं आप का बहुत आभारी हूं कि आप ने मुझे रेलवे बजट तथा इस से सम्बन्धित विषयों पर चर्चा करने का मुअवसर प्रदान किया। सब से पहले मैं अपने विर्वाचन-क्षेत्र की समस्याओं की ओर सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूं। यह वह इलाका है, जहा ऐसा लगता है कि विकास का एक भी कार्य अभी तक नहीं हो सका है। वहा पर जो ढ़ा बहुत कार्य हुआ भी है, वह बहुत निराशाजनक रहा है।

पुरानी रेलवे लाइन पर कही-कही नये स्टेशन भले ही बनाये गये हों, लेकिन उस विशाल जनसंख्या वाले इलाके में नयी रेलवे लाइन बनाने के सम्बन्ध में वर्षों से चली आ रही जनता की मांग की ओर सरकार ने कोई ध्यान नहीं दिया है। भंभारपुर से विशाल, कुंशद्वर स्थान-विथान होते हुए हसनपुर तक नई रेलवे लाइन बनाने के लिए आम जनता वर्षों से अपील करती रही, पर दुर्भाग्यवश सरकार का ध्यान अभी तक उस ओर नहीं गया है। उस नई रेलवे लाइन के बन जाने से तीन जिलों, दरभंगा, सहरसा और मुंगेर, की दस लाख जनता को प्रत्येक विकास-कार्य से लाभ पहुंचेगा। उस लाइन की लम्बाई करीब 90 किलोमीटर होगी।

समस्तीपुर दरभंगा तक बड़ी लाइन का कार्य शीघ्र ही प्रारम्भ हो जाना चाहिए तथा दरभंगा से जयनगर जाने वाली गाड़ियों की संख्या में दिन में एक गाड़ी की वृद्धि भवश्यक की जानी चाहिए। इस लाइन पर गाड़ियों की संख्या कम रहने से सर्व-साधारण को दिक्कतें उठानी पड़नी है।

पूर्वोत्तर रेलवे के अन्तर्गत समस्तीपुर से दरभंगा के बीच 457 अप और 458 डाउन गाड़ी चलती थी। उसमें यात्रियों की भरमार रहती थी। फिर भी अधिकारियों ने बिना सबों का ब्यौरा लिये ही गत 25 मई से उसे बन्द कर के जनहित की ठुकराने का प्रयास किया है। 1968 के सर्वे के अनुसार समस्तीपुर रेल प्रमंडल में 1,25,393 यात्री प्रति-दिन यात्रा करते हैं। इनमें से समस्तीपुर से ही 45 हजार यात्री प्रति-दिन यात्रा करते हैं। दरभंगा जिले में नदियों के प्रकोप के कारण यात्रियों को रेल सेवा पर ही निर्भर करना पड़ता है। इस परिस्थिति में इस ट्रेन का बन्द करना उचित नहीं है। उसे शीघ्र ही चालू कर दिया जाए। गाड़ियों में इतनी भीड़ रहती है कि एक और ट्रेन बढ़ना जरूरी है।

अगर रेलवे विभाग आम जनता का किराया बढ़ता जायेगा और रेलवे प्रशासन में सुधार नहीं लायेगा, तो सम्भवतः उसे हमेशा ही घाटे का सामना पड़ेगा। रेलवे अधिकारियों के व्यक्तिगत कन्टेक्ट पर खास-खास वर्ग के यात्रियों और छोटे-छोटे व्यापारियों को बिना टिकट यात्रा करने के लिए अधिकारियों द्वारा प्रोत्साहन दिया जाता है। इजिनों में कोयले की खपत जरूरत से ज्यादा दिखाई जाती है। स्टेशनों पर सफाई कार्य में लगे हुए कर्मचारियों का खोज करने पर भी अभाव रहता है। फलतः गन्दगी से स्टेशनों का वातावरण दूषित रहता है।

रेलवे में, खासकर एन०ई० और ईस्टर्न रेलवे में, समय की पाबन्दी नाम की कोई चीज नहीं रह गई है। गाड़ी नियत समय से एक से लेकर

दो, तीन, चार, पांच, छः, सात और आठ घंटे तक लेट रहती है, जिससे सर्व-साधारण को बहुत ही कष्ट उठाना पड़ता है। मैं रेलवे मंत्री से आग्रह करता हूँ कि रेलवे प्रशासन में बड़ी मुस्तैदी के साथ सुधार लाने का प्रयास करें और आम जनता पर टैक्स लगाने का कम।

आम जनता की शिकायत है कि बिहार के जेसीडी और वैद्यनाथधाम स्टेशनों पर रेलवे अधिकारी-वर्ग यात्रियों को बेहद तंग करता है। वे लोग एक नकली हाजत बनाये हुये हैं और यात्रियों के साथ मनभानी करते हैं। वैद्यनाथधाम एक पवित्र तीर्थ-स्थान है। वहाँ लोग हमेशा परिवार तथा छोटे-छोटे बच्चों के साथ धार्मिक ख्याल से जाते हैं। छोटे बच्चों का हाफ टिकट रहने पर भी अधिकारी-वर्ग विना रसीद दिये पूरा किराया और जुर्माना वसूल करता है। मैं रेलवे मंत्री का ध्यान इस ओर आकर्षित करते हुये निवेदन करना चाहता हूँ कि कब तक इस प्रकार का झण्डाचार रेलवे से दूर होगा और सर्व-साधारण को अफसरशाही अत्याचार से मुक्ति मिलेगी।

रेलवे द्वारा दिये जाने वाले माल तथा कोयले आदि की चोरी के लिये 90 प्रतिशत रेलवे अधिकारी-वर्ग जिम्मेदार है। मैं रेलवे में व्याप्त इन गम्भीर दोषों की ओर सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूँ, ताकि उन का निराकरण किया जाये और रेलवे द्वारा आम जनता को उचित सेवा उपलब्ध हो सके।

SHRI Y. S. MAHAJAN (Buldana) : Mr. Chairman, I congratulate the Railway Minister on the Budget presented by him. The railways are our biggest commercial enterprise and represent an investment of nearly Rs. 3,200 crores. Naturally, it is expected that they should be run on sound commercial principles. But since 1964-65 the finances of the railways have been in a bad shape. So, this year the Railway Minister has come forward with certain increases in railway freights and passenger fares, increases which, in my view, I agree with the Minister are of a marginal character. In the very trying and difficult conditions in which the railways are working, I think,

the Railway Minister has done his best to make for their smooth functioning and efficient working.

As regards the increase in railway freights I would like to bring to the attention of the Railway Minister only one point, namely, the excessively high rates which are charged for transportation of fresh fruits, specially bananas. I am interested in this matter because my district, Jalgaon District, produces bananas worth about Rs. 20 crores every year and this crop is transported mostly to Punjab and Delhi. I think everyone will agree that bananas are the poor man's fruit. They are *par excellence* to fruit for a poor democracy like ours. Last year the Railway Minister stated in his Budget Speech that the average rate charged per tonne kilometer for goods had increased by 61 per cent during the period 1950-70 but so far as the freight charges on bananas are concerned, during the same period the rates increased by 300 per cent.

15.33 hrs.

[Shri K. N. Tiwary in the Chair]

For instance, for a wagonload from Bhusaval to Delhi the rate was Rs. 592 in 1949 but it increased to Rs. 2,000 per wagon by April, 1970. After some representations last year the Minister was kind enough to reduce the charges to about Rs. 1,800 per wagon. The increase in charges was due partly to an increase in the rate and partly to the increase in weight charged per wagon. First the weight was increased from 170 quintals to 185 quintals and then it was increased from 185 quintals to 203 quintals for a wagon load. After some representations again, the weight per wagon was reduced from 203 quintals to 185 quintals. Sir, the price of bananas varies enormously. But we find that in the last 20 years the cost of production has gone up steadily and as a result of the excessive freight charges many an agriculturist has come to grief. This year the railway freight for a four-wheeled vehicle of bananas is even more than what the railway earns on a first class or air-conditioned bogie for the same distance, that is, from Bhusaval to Delhi.

Does it mean that the transportation of bananas is regarded as more important than traffic by air-conditioned coach between Bhusaval and Delhi by the Railways? The maintenance of the present rate structure

[Shri Y. S. Mahajan]

will run many of the agriculturists. This will lead to the cultivation of other kinds of fruit which are more expensive and that is likely to be a contributory factor to the inflationary trends in the country. I therefore, suggest to the hon. Minister that he should follow the practice which was being followed between 1964 to 1969 and charge the weight per wagon for 170 quintals.

Secondly, the hon. Railway Minister should also explore the possibility of starting a quick-transit-service which is being followed on the Western Railways between Surat and Delhi. We find that the Western Railways charges much less between Surat and Delhi for a wagon load than what the Central Railways charges between Bhusaval and Delhi.

Thirdly, I would request the hon. Railway Minister to provide specially designed or suitable wagons for transporting perishable commodities like bananas. At present, there are no special facilities available for transportation of bananas which is a perishable commodity. I hope, the hon. Railway Minister will kindly pay attention to the three points that I have made and do the needful to save thousands of farmers in Jalgaon district from ruin.

श्री मूलचन्द्र डागा (पाली) सभापति महोदय, मैं राजस्थान की तरफ रेल मन्त्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। सबसे पहली बात यह है कि फौलाद से भ्राबू के लिए एक रेलवे लाइन नई डाली जाय जिसके लिए राजस्थान सरकार की ओर से कई बार माग की गई कि यह बहुत पिछड़ा इलाका है और यहाँ रहने वाले ज्यादातर पिछड़ी जाति के लोग हैं। उसके लिए सारी योजना बन चुकी थी। मेरा निवेदन है कि फौलाद से भ्राबू का जो रास्ता है उसमें कोई आवागमन का साधन नहीं है, इसलिए मंत्री महोदय उस स्थान की ओर ध्यान दें और ऐसे जो पिछड़े इलाके हैं उनकी ओर उन्हें विशेष रूप से ध्यान देना चाहिए। यह जो इलाका है भ्राबू से फौलाद का उसमें रेलवे लाइन डालने से लोगों को जाने की सुविधा हो जायगी।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि पाली राजस्थान का एक औद्योगिक नगर है। वहाँ से अहमदाबाद को जो गाड़ी जाती है जोधपुर से होती हुई उसमें वहाँ पर कोई रिजर्वेशन नहीं है न स्लीपिंग कोच में रिजर्वेशन है और बैठने के स्थान में। मैं चाहूँगा कि पाली जैसा जो पचास हजार की आबादी का नगर है और जहाँ इतना बड़ा व्यापार होना है, छोटे-छोटे उद्योग चलते हैं, हजारों की तादाद में लोग वहाँ सुबह शाम आते जाते हैं, अहमदाबाद जाते हैं उनके लिए गाड़ी में रिजर्वेशन की व्यवस्था हो। किमी गाड़ी में उनके लिए रिजर्वेशन नहीं है और समय भी ठीक नहीं है। इसके लिए हमने कई बार माग की कि जो गाड़ी पाली से अहमदाबाद जाती है मारवाड़ जक्शन होकर उसमें कुछ ऐसी व्यवस्था की जाय लेकिन गवर्नमेंट ने कुछ ध्यान नहीं दिया। हमने कई बार कहा कि पाली को इस प्रकार से आप नग्लेक्ट न करें। ज्यादा से ज्यादा माग जोधपुर से रवाना होते हैं और पाली से लोग डायरेक्ट अहमदाबाद जाते हैं या बम्बई जाते हैं। तो मैं चाहूँगा कि पाली पर उनका कोटा बढ़ाया जाय जिसके लिए कई बार हमने माग है। जो पाली का स्टेशन है एक इतना बड़ा व्यापारिक सेंटर होने पर भी वहाँ की हालत बड़ी खराब है। वहाँ बड़ी ही इनसुल्टरी कंडीशन है। स्टेशन के आस पास के जो गि-याज है वहाँ पर इतनी गन्दगी और सड़ाहट है कि वहाँ पर लोग जाना भी पसन्द नहीं करेंगे। रेलवे के नाम पर यह बहुत बड़ा धब्बा है। इस सम्बन्ध में हमने कई बार सजेस्चन्स दिए शहर वालों ने भी कहा कि वहाँ पर कार पार्किंग और एक्का स्टैंड के लिए जगह दी जाए और आस पास लाइट्स का प्रबन्ध किया जाये लेकिन आज तक उस स्थान को नग्लेक्ट रखा गया है। पाली स्टेशन के सम्बन्ध में मैंने डिप्टीजन्सल मैनेजर से भी कहा था, उनको स्पष्ट बताये थे कि उनका डेवलपमेंट आप

करिए लेकिन पाली स्टेशन जोकि एक बहुत पुराना स्टेशन बना हुआ है उसका कोई सुधार नहीं किया गया है।

इस बजट के सम्बन्ध में सबसे बड़ी बात मुझे यह कहनी है कि हम हिन्दुस्तान की जनता में एक जागृति पैदा करना चाहते हैं लेकिन रेलवे जोकि इस देश का सबसे बड़ा उपक्रम है उसमें भी जब घाटा आता है तो उसके लिए कौन जिम्मेदार है? आज रेल मन्त्री महोदय अगर यह बात कहते हैं कि रेलवे में चोरियां होती हैं और इस प्रकार की अव्यवस्थायें फैली हुई हैं तो उसका दोष किस पर उतारा जाये? यह दोष रेलवे बोर्ड पर डाला जाये या रेल विभाग के अधिकारियों पर डाला जाये जोकि आज इस प्रकार से इस देश का नाम बदनाम कर रहे हैं। 30 अरब की दौलत खर्च करने के बाद भी आज इस उपक्रम को लाभकारी नहीं बनाया जा सका है—यह बड़े धर्म की बात है। एक और यह दुहाई दी जाती है कि हिन्दुस्तान में इस प्रकार से हम समाजवाद लाया चाहते हैं और दूसरी तरफ 30 अरब की दौलत खर्च करने के बाद भी रेलवे में अव्यवस्था फैली हुई है, यात्रियों की जिंदगी विकयोर नहीं होती है, रेल में चोरी और डकैती होती है। अगर कोई और बहाना नहीं होगा तो यह कहकर कि यह जनता का दोष है, आप दूसरे के ऊपर इस दोष को डाल कर अपने आपको बचा नहीं सकते हैं। आज जनता इस बात को समझती है कि अगर कोई मन्त्री या रेलवे बोर्ड का अधिकारी अपने कर्तव्यों के प्रति सावधान और सजग नहीं है तो वह अपनी गलती को दूसरों पर डालता है। लेकिन आपको अपनी कमियों से बचने का प्रयत्न नहीं करना चाहिये। कोई भी काम मुश्किल नहीं है लेकिन तीस अरब की दौलत लगाकर भी इतने बड़े उपक्रम में आप घाटा दिखा रहे हैं तो इसके लिए कौन जिम्मेदार है? इसमें हजारों लाखों आफिसर्स हैं। उनकी कितनी कितनी तनख्वाहें हैं। और दूसरी ओर जो कैंजुशल लेबर काम

करते हैं उनको 12-12 महीने तक आप परमानेन्ट नहीं करते हैं। इस प्रकार से सारी अव्यवस्था चल रही है। और इसके लिए जो कारण बतलाये जाते हैं उनसे जनता या पार्लमेंट के मेम्बर्स संतुष्ट नहीं हो सकते। बड़ा अच्छा होगा कि हम समय के साथ जागें नहीं तो आने वाला जमाना ही हमें जगा देगा और किस तरह से जगायेगा वह बतलाने की आवश्यकता नहीं है। धन्यवाद।

SHRI D. D. DESAI (Kaira) : While I sympathise with the Railway Minister, my forefathers had some shares in those Railway lines and in those years we considered them as gilt-edged securities because there was consequent revenue from these securities.

But, in recent years we find that our Railways are making losses. Now, I have some suggestions to make. Firstly, the Railways may be divided into smaller divisions which could be managed more profitably within their budgeted balance-sheets, so that the Railways may be made to earn a minimum revenue that is at least the equivalent of interest rates which the Central Exchequer may obtain as a result of income on the investment made.

Secondly, the railway alignments may be taken up at the earliest and the minimum statutory limit of speed on the railways should be 60 miles per hour. At present there are some idle capacities and wastages which we cannot afford, because, the over all expenditure is based on the time factor.

This expenditure could be brought down if we align our railway tracks and resort to a 60 miles minimum speed with greater turn round.

Thirdly, I would request the hon. Minister to concentrate on such areas as are potentially revenue-earning, particularly, for example, tracks in Gujarat on the Western Railway which are revenue-earning. On the other hand there are certain tracks which are causing certain debits to the Central pool with no future. It would be profitable to us to concentrate and increase the revenue somehow or the other so that the railways are not a drag on our budget or on our plans, but they contribute to our expenditure and to our plans.

I would like to refer to the continued

[Shri D. D. Desai]

delays that we are suffering on the Western Railway between Surat and beyond. This is because the Tapti and the Narmada are flooding those tracks every year and the trains are, therefore, usually a couple of hours delayed. So, these tracks need rectification so that the delayed could be removed.

There are also one or two minor items like the tracks between Nadiad and Bhadrachal. This track has been of a narrow gauge. This was expected to be widened. I would, therefore, request the Railway Minister that this work may be taken up at the earliest. I would like to make a similar request in regard to the extension of broadgauge from Sevadia to Balarinor to Birpur to Lonavda and Modasa in Sabarkantha district, which are in an under-developed area and that it may connect right up to Udaipur. This request also may be looked into and the earlier a decision is taken and work started, the better would it be. These are the areas which generate a lot of wealth. There are a lot of traffic, there are goods, and there is no loss, and there are no thefts, and there is no burning of railway wagons. The people are also law-abiding and peaceful by and large. The revenues potentials are excellent. Therefore, the railways could profitably exploit these opportunities for their own benefit and provide amenities at the same time to the community and develop the country as a whole.

श्री यमुना प्रसाद मण्डल (समस्तीपुर) :
सभापति महोदय, बड़े आश्चर्य की बात है कि देश की सबसे बड़ी पब्लिक अण्डरटेकिंग में इस प्रकार से घाटे का रूप दिखलाया गया है। इसका कारण यह हो सकता है कि थर्ड पेकमीशन ने जो एन्टरिम रिलीफ दी है उस पर 36 करोड़ का खर्चा आया है। आप एम्प्लॉईज को पैसा दीजिए, उनको काफी पैसा देना चाहिए लेकिन साथ-साथ हमें यह भी देखना चाहिए कि इन चुनावों के बाद हमारे सामने समाजवाद का एक नया रूप आया है। सन 1931 में करांची कांग्रेस में हमने निश्चित किया था कि तनख्वाहों में पांच गुने से ज्यादा का अन्तर नहीं रखा जायेगा। आप उसको अब पांच की जगह पर 15 गुना भी कर सकते

हैं लेकिन आज एक अफसर के वेतन और नीचे के कर्मचारी के वेतन में जो इतना बड़ा अन्तर गैप है उसको कम करने की तरफ भी ध्यान देना चाहिए। आज जो असल में काम करने वाले हैं, जो गैंगमेन हैं या केजुअल लेबर हैं वही सबसे ज्यादा काम करते हैं, दिन रात लाइन पर चलते रहते हैं लेकिन उन्हीं को आप सबसे कम पैसा भी देते हैं। आज समाज की बदली हुई स्थिति में यह बात अशोभनीय है। ऐसी बात भी विचारणीय है कि उनके बच्चों को आप नौकरी में प्राथमिकता दें जिससे कि उनको अपने भविष्य के बारे में आस्था रहे। ऐसी स्थिति में मैं रेल मिनिस्टर साहब से खास तौर पर अर्ज करूंगा कि थर्ड पे-कमीशन के बारे में आप चाहे कुछ भी कार्यवाही करें लेकिन जो लो-गेज स्टाफ है, गैंगमेन है या दूसरी कैटगरी के कर्मचारी हैं उनके बच्चे अगर योग्य हैं, काम कर सकते हैं तो उनके सम्बन्ध में जैसे पुराने समय में प्रथा थी उसी प्रकार से आपको भी करना चाहिए।

सभापति जी, मुझे खास तौर पर पूर्वोत्तर रेलवे के सम्बन्ध में कुछ निवेदन करना है। पूर्वोत्तर रेलवे अधिकतर ऐसे स्थानों में फैली है जहां से रेलवे को काफी रेवेन्यू मिलती है लेकिन फिर भी आप उसकी तरफ बहुत कम ध्यान देते हैं। इसलिए मैं आप से आग्रह करूंगा कि आपने जो अपनी स्पीच में खास तौर पर एक बड़ी चीज शुरू करने की बात कही है—गेज कन्वर्जन के सम्बन्ध में और जिसका 15 साल का प्लान आपके पास है उस योजना को आप 15 करोड़ के वार्षिक हिसाब से ही आगे बढ़ायें तो भी बहुत बड़ा काम हो सकेगा। आप देखिये कि उत्तर बिहार की आवादी कितनी अधिक है। वह दो या तीन करोड़ के बीच में है। बंगल में नेपाल है। उत्तर बिहार की जनसंख्या इतनी संकुल है कि मीटर गेज से ब्राड गेज में कन्वर्जन को

प्राथमिकता देनी चाहिये। आपने भी सर्वे किया है और निश्चय किया है कि बड़ी लाइनें समस्तीपुर से दरभंगा होते हुए नरकटिया गज की ओर ले जाने का काम किया जाये। आपको इसको पूरा करना चाहिये।

इसी तरह से दूसरी बात में यह कहूंगा कि बिहार के बारे में हमारे बड़े आदर्शीय सदस्य श्री विभूति मिश्र ने अभी कहा था कि वहाँ से हम लोग रेलवे पब्लिक सर्विस कमिशन के बारे में कहते आये और उसके फलस्वरूप दानापुर में एग्जामिनेशन सेंटर खोल दिया गया लेकिन असल में किसी भी काम को कराने के लिये दूसरी जगह कलकत्ता या इलाहाबाद दोड़ना पड़ता है। आप का समस्तीपुर रेलवे क्षेत्रीय डिवीजन आज 100 वर्षों से काम कर रहा है। अगर उस रेलवे प्रमण्डल में कोई काट छांट का सुभाव हो तो जो वहाँ के स्थानीय एम० पी० हैं उनसे भी आप को थोड़ी राय लेनी चाहिए। आश्चर्य है कि वहाँ डिवीजनल हेडक्वार्टर होते हुए भी जो ओवरब्रिज बनाने की मांग है उसको पूरा नहीं किया गया है। वह शहर को दो हिस्सों में बाँटता है और रेलवे का बहुत नुकसान होता है। इस ओवरब्रिज को बनाने का जो आपका कमिटमेंट है उसको आपको अवश्य पूरा करना चाहिए।

मोहीबद्दीननगर एवं शाहपुर पटोरी के ने बीच में नन्दिनी गांव के निकट पर एक हाल्ट बनाने की बहुत ज्यादा जरूरत है। यह एक प्रसिद्ध गांव है और भास पास के यात्रियों को पाज बड़ी मुश्किल होती है। आपने इसका सर्वे भी कराया है। वहाँ के लोक जन-सहयोग देकर मिट्टी का काम करने के लिये भी तैयार हैं। इसकी ओर सरकार का ध्यान जाना चाहिये।

इसी तरह से एक हाल्ट स्टेशन महनार एवं पटोरी के बीच चंदेल बापुदेवपुर के पास में होना चाहिये। इसके लिये बिहार के बहुत

से एम० एल० एच० ने बार-बार लिखा है और आपको चाहिये कि आप इसकी ओर ध्यान दें।

अब मैं कुछ पुरानी लाइनों के रेस्टोरेशन के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। मैं नई लाइनों के बारे में नहीं कह रहा हूँ, जिन लाइनों को आपने उखाड़ लिया है उनकी चर्चा करना चाहता हूँ। वहाँ पर करोड़ों रुपये खर्च कर आपने उस कीसी क्षेत्र इलाके को आबाद किया है। निर्मली से अपटियाही और प्रतापगज तक आप एक लाइन का पुनर्स्थापन दें। 33 करोड़ 12 लाख ०० का घाटा पूरा करने के लिए आप तीसरे दर्जे के यात्रियों पर जो भार लादना चाहते हैं उससे तो अच्छा है कि दूसरे-दूसरे उपाय करें और नई-नई जगहों में आप लाइनें खोलें। टिकटलेस ट्रेबलिंग के सम्बन्ध में जो आपका 1969 का कानून बना है उसको आप थोड़ा सा और सख्त बनायें, तो आपका काम पूरा हो सकता है।

SHRI NARAIN CHAND PARASHAR (Hamirpur): The Railway Budget does not provide a ray of hope for the northern regions of our country, specially the hilly regions. I had stated in my interim budget speech on 26th March, 1971 that there is an urgent necessity for linking Una and Nangal by a railway track. I had also tabled a question. The reply given was that a traffic appreciation survey had been conducted in 1963 and it was not found feasible to have a project linking Nangal with Talwara. Then I said that political conditions in these areas were different now. Both Nangal and Una were part of Punjab then. Since 1966, Nangal has gone to Punjab and Una to Himachal Pradesh. There is a lot of goods traffic between Nangal and Una, that is between Punjab and Himachal Pradesh.

Our State came into existence on January 25, 1971. But unfortunately there is not much hope for the economy or for industrialisation in our State.

This is a vicious circle. The industries do not flourish there because there is no railway line and the railway line is not

[Shri Narain Chand Parashar]

there because there is no industry. I wish that some kind of hop his provided to us so that our State also comes up to the standard of other States and there is some industry in that area.

There are many new lines urgently needed for instance from Jwalamukhi Road to Jwalamukhi Mandir and beyond up to nadaun. But not to speak of new railway lines, even the existing lines are in a hopeless condition. I may bring it to your notice that from Hoshiarpur to Jullundur there are many buses and the traffic by rail is decreasing day by day. Again it is a vicious circle. Since the trains are late by more than two hours while the buses cover the distance within one hour, there is decreasing earning for railways on that line. If this continued late running of trains is not stopped, then one day the Railway Minister would order this line to be dismantled. Since there is late running, there is decrease in revenue, and since there is decrease in revenue, a demand arises for dismantling the line by the Department. I wish the Department looks into this aspect of the situation and feels that the Department itself is responsible for the late running of trains. What is the justification for a railway line which caters to the needs of the people like this? Buses carry the passengers in one hour and the railway train is late by the two hours. This is the hopeless aspect of the situation. Similarly, a train has been provided from Delhi to Nangal Dam, but unfortunately it is late by two hours almost every time both on its outward and inward journeys. I have to travel by this train almost every week and I find that this kind of situation cannot be tolerated. It is painful for the people who are sitting inside the train as well as for the people waiting on the platform. The train does not come in time and the whole programme is upset. Therefore, this late running should be looked into and the Department should provide some remedy.

I am thankful to the Railway Minister for the dieselising Srinagar Express the train from New Delhi to Pathankot, but one more train is needed. There can be a weekly train to cope with the extra rush that is there in these days. Also, a new train is needed on the Kangra Valley Railway, which is a line catering to the hilly area of Himachal Pradesh, but which is a very Small line, a narrow gauge line.

So, its capacity is limited. So, I would request the Railway Minister to took into the demand of the people for providing one more train in that area.

I have visited the Railway colonies in Ludhiana and some other areas. I am ashamed to see that these colonies do not even have electricity. I wish the officers visit these colonies. There is no sanitary arrangement worth the name. People have to live in such conditions which are shameful to the authorities as well as to the people who are working and living there.

I am thankful to the Railway Minister for the restoration of the hill concession tickets, but I may point out that formerly they were available for passengers travelling 240 km, while he has now raised the distance to 400 kms. I request him to reduce the distance again to 240 km, because otherwise it is not giving us what we wanted.

16 hrs.

I am thankful for similar other concessions provided in the Railway Budget, but I would plead that the administration recognises the vital importance of Himachal Pradesh as a border State. Its borders touch China on the one side and Jammu and Kashmir on the other. Whereas the Border Roads Organisation is providing road from Manali to Leh and other areas, I am very much pained to say that the Railway Minister is not paying the same attention in this regard. I hope he will see that Railway traffic is as essential as road transport. Competition between road transport and railway could be cut down to the minimum if the railways are run efficiently and if the trains are faster.

Whereas Japan has set the record for the Trains by running them at a speed of 100 km. per hour, our fastest trains are much below this standard. Even the fastest train that our country has got, namely, the Rajdhani Express, which covers a distance of 1,441 km in 17 hours that is the fastest train in our country does not run to the norms of 100 km. per hour. I wish the speed of our trains should be maintained at the proper rate by checking of stopping and the late-running of trains, so that the passengers do not feel the pinch and the others concerned also do not feel the pinch.

Then, some other amenities in the trains are very much needed. The conditions in the compartments, especially in the third class compartments, are below standard at any time. I wish some attention is paid to this aspect of the problem also.

SHRI B. K. DASCHOWDHURY (Cooch-Bihar) : Mr. Chairman, Sir, at the outset, I would request the hon. Minister, that in future before he presents his budget speech, he should read it very carefully. Perhaps he is unaware that in the entire course of his speech, there are certain contradictory facts, contradictory statements and contradictory lines. Perhaps he is still not aware of the fact that there are certain officers in the Ministry of Railways and the railway administration itself who are really anxious and interested to place the Minister in charge of the railways in difficulties.

There are some lines in the budget speech, which I would like to quote. At page 3, this is what he has said :

"The Eastern and the Southeastern railways which account for 60 per cent of the tonnage carried by the Indian railway system as a whole, and hold 40 per cent of the total number of broad gauge wagons, continue to cause anxiety."

The facts are coming out. There are two factors, namely 60 per cent of the total tonnage is being carried by the Eastern and the Southeastern railways ; and by taking only 40 per cent of the total number of wagons that are in use. In the next sentence, it has been explained that it has caused anxiety because of certain troubles like law and order, strikes and lock-outs and all these things. But may I ask the hon. Minister, if that be the case, if this particular zone, covering portions of West Bengal and Bihar and some parts of Orissa, if this particular zone covered by the Eastern and the Southeastern railway can bring revenues to the Railway Minister to the extent of 60 per cent of the tonnage and by utilising only 40 per cent of the total number of wagons, is this not the most viable, the economically viable and feasible area to which the Railway Minister ought to have given much more attention ?

Here, in another place, at page 11, it has been said :

"The traffic pattern having changed, we have now to develop the North-

South routes covering three Zones, the Delhi-Bombay and the Bombay-Ahmedabad routes..." and so on.

How could the Railway Minister find from the report of the Railway administration that the traffic pattern has changed ? Had it been changed, this particular zone ought not to have carried 60 per cent of the total tonnage only by holding 40 per cent of the total number of wagons. Is it not inconsistent ? Is it not contradictory ? Is it not good enough on the part of this benevolent Railway Minister at least to go through it before he makes his speech ? Only one or two I will mention ; though there are many others. I would humbly request the hon. Railway Minister to go through them.

Here, it has been mentioned that "Owing paucity of funds, the Railway Minister is not in a position to proceed ahead with much of the works that are in his mind."

But he was good enough to say :

"We are constantly and continuously reviewing the position in consultation with the Planning Commission and the economic ministries concerned. The railway plan is a flexible one and as and when new works are demanded by traffic demand, the necessary resources will have to be found."

I do not know how it will be found. If resources could be found, then why this deficit budget ? Why are you putting the burden on the poor passengers and commuters for utter inefficiency of the railway administration ? They are giving certain succour here and there, even though they are short of funds and they say, for immediate necessities resources will have to be found. From what source ? We found from the statement made by his predecessor year before last that the amount to be paid to the general revenue was not paid. It was freed. Even this year, from the accounts it appears that it is partly freed. But the Minister has no where mentioned as to what happened about the Railway Convention Committee that was formed last year with one or two Members of Parliament of the last Lok Sabha, to go into the rate at which dividend should be paid to the general revenues. It has not been settled yet. When the Minister comes before the House with the new budget, we expect

[Shri B. K. Daschowdhury]

that he would mention those policy decisions at least.

My colleague, Mr. Mandal, mentioned about the branch lines that have to be restored in all the zonal Railways. We have mentioned since 1968 that two flood-damaged branch lines of the N.F. Railway should be re-opened. In 1969, the present minister's predecessor was good enough to say that this would be done when the monsoon is over. In 1970, it was said that a technical committee's report is awaited. Then, it was said, we have received the report just now; we will go through it. But since then nothing has been done. Innumerable letters and representations have been made to the minister and so many questions have been tabled, but he has not considered whether he is going to restore the Jalpaiguri-Haldibari line and Domohini or Lataquri-Changrabandha line. These two branch lines were heavily damaged by the great October flood of 1968. I know this matter was referred back to the Zonal Manager of the N.F. Railway, who submitted a report that it needed about Rs. 78 lakhs to restore them. But I request that the minister should not be frightened only by that Rs. 78 or 80 lakhs. Recently the matter has been substantially changed, because it was thought that 7 lakhs cuccos of water must pass through the river Tista and the railway alignment should be strengthened and heightened to the extent it can cover this entire volume of water, so that it may not be damaged further. But thereafter, having taken up the programme of the North Bengal Flood Control Commission, the entire area has been covered and he should know that he has nothing to fear from the floods whatsoever, if the flood protection work goes on properly. He should see that these two branch lines are restored immediately.

What is the condition of the scheduled castes and tribes in the railway administration? Very recently it has been stated that in the entire railway administration the proportion of Scheduled Castes and Scheduled Tribes is as follows: Class I 3.4 per cent; Class II 3.2 per cent; Class III 8.6 per cent and in Class IV, consisting of sweepers and other 17.3 per cent, is it proper that the socially oppressed and oppressed people,

people for whom we shed tears, people for whom we have given so much of constitutional guarantees should be given this treatment? Should they not be given justice in the hands of the Government? It was suggested by a parliamentary committee that in the Railway Service Commission at least one member in such Commissions should be belonging to these people.

MR. CHAIRMAN: In spite of my repeated requests he is not resuming his seat. So, whatever he says now will not go on record.

SHRI B. K. DASCHOWDHURY: Sir, I have not said anything irrelevant.

MR. CHAIRMAN: But there are so many other hon. Members who also want to speak and the time is limited. Shri S. K. Sarkar.

*SHRI S. K. SARKAR (Joy nagar)
Hon. Mr. Chairman, I cannot fully support the Budget, presented by the Railway Minister, although I intended to do so. Nowhere in the Budget mention has been made about the corruption and inefficiency that we find in the Railways. I, therefore, must say that the Minister has not said anything about the corruption and departmental inefficiency in the Railways in his entire Budget speech, Sir, we have some experience of the corruption and inefficiency that the Railway departments are subject to.

I shall particularly confine my speech to the problems of Sealdah Division. There I have found that everyday trains do not run in time and very often railway wires are cut; of course this has been admitted by the Railway Minister in his speech. But we want a remedy for it. Lakhs of rupees are being spent to maintain the Railway Protection Force. But every day there is some trouble in the Sealdah division—either the trains do not run there regularly in time, or the transmission wires are cut or the trains are sometimes burnt. As a result of all these troubles lakhs of commuters, who depend upon the regular service of the trains in the Sealdah division, face great difficulties in reaching their destinations. You must know, Sir, that trains in the Sealdah

*The original speech was delivered in Bengali.

Division carry the largest number of daily passengers in India. But in order to remove all these troubles in the Sealdah Division no efforts have so far been made by the Railway Ministry. It is my complaint that the Railway Protection Force, in connivance with the anti-social elements, are responsible for all these troubles. If today we travel by train in Sealdah Division we shall find that some compartments are without doors, windows and even fans. In some compartments we do not even find seats. In extreme winter the people face great hardships while travelling by trains in the Sealdah Division. During rainy season it so happens that sometimes rain waters fall upon the heads of the passengers. If the railway administration goes in this manner, the situation is not likely to be improved by increasing the passenger fares in the name of the deficit budget. Because of the rise in passenger fares the poor people are to be affected ultimately. I find that the Minister wants to raise rupees eleven crores by increasing the train fares. I am sure this income from the increased fare is not going to benefit the poor passengers.

I feel that the Government is incurring losses to the tune of Rs. 10 crores because of numerous thefts occurring in the Railways. In order to prevent such a loss what steps are the Government taking? Then, we have noticed that food grains carried by wagons are very often looted by the people after breaking the wagons and because of this the Railway Administration has to pay the heavy claims of the affected people. I do not find that any remedial steps to this effect have been proposed in the Budget. I feel that in order to remedy the troubled situation prevalent in the Eastern Zone, particularly in the Sealdah and Howrah Divisions, the Government should appoint a special Committee consisting of the Members of Parliament belonging to those areas and their suggestions may be invited by the Government. We have many unemployed youngmen in our State and if they are entrusted with the work of Railway Protection Force—especially those youngmen who are living in villages near Railway Stations—we need not maintain the huge staff of the railway protection force. In this way I feel that the work of protecting railway property will become easier. Apart from this, this arrangement will help us to bring these youngmen, who are gradually becoming anti-social elements for want of employment to

our fold. Therefore, I shall request the Railway Minister to apply his mind to this suggestion of mine.

I shall now say two or three more points which specially relate to the Sealdah division. I have come to know that the daily passengers there are now demanding the withdrawal of the electric trains. Instead they have been demanding for the introduction of steam engines. People say that because of the theft of overhead copper wires almost daily it is impossible to run the electric trains there. Therefore, I would like to know from the Railway Minister what remedial measures he has in his mind in regard to such a situation.

Then, I would like to know from the hon. Minister what are his future plans about Calcutta. We have been hearing for a long time that underground and circular railways will be introduced in Calcutta and also we have heard of the suburban dispersal scheme. But nothing has been done so far. So how long will the Government bluff us on these issues? This question is also being asked repeatedly by the people. We do not want to carry the same bluff. Therefore, I feel it my duty to raise this question to the Minister.

One more question I will raise and that was also raised previously by other members from West Bengal. You already know, Sir, that the narrow gauge line of the Martin Burn Railway Company was closed and at the time of its closure assurance was given by the Government that the affected employees will be absorbed in various departments of the Railways. When the Martin Burn Railway line in Northern India closed, the affected employees there were absorbed in other departments of the Railways. But the employees of the Martin Railway in the Eastern and South Eastern Sections are not being absorbed in other Railway Departments. I have come to know that Railway Board in connivance with some trade union elements is trying to prevent those people from being absorbed in other Railway Departments. We have also come to know that the efforts are being made to reopen the Martin Burn Railways as subsidiary railways. But in this House a clear assurance was given by the Government that employees of the Martin Burn Company will be absorbed in other railway departments but nothing has been done so far to implement that assurance. The delegation

[Shri S. K. Sarkar]

of the poor employees have already come to Delhi and they have been waiting for a number of days to see the Railway Minister but the Railway Minister has no time to meet those people because he is very much busy with the Railway Budget these days. I want a categorical assurance from the Minister that the delegation of the employees which has come to Delhi to meet him will return with this assurance that they will be absorbed in other departments of the Railways.

One thing I would like to say that we have adopted the socialist path for our country and that path cannot be followed by increasing the third class fare on the one hand and by encouraging the wagon breakers on the other. I would request the Railway Minister to prevent the wastage of lakhs of rupees as claims which the Railway administration is bound to pay on account of the mischief of wagon breakers. I further hope that the earnest efforts made by Shri Nanda to improve the conditions of the Railways, will be continued by the present Minister. I feel the hon. Minister will find out some means for eradicating the problems of the Railways in the Eastern side in consultation with the Members of Parliament belonging to West Bengal, Bihar and Orissa. With these words I support the Railway Budget. I conclude my speech after paying thanks to the Railway Minister.

SHRI JYOTIRMOY BOSU [Diamond Harbour]: Sir, the Indian Railways, after 23 years of utter mismanagement, corruption and bungling, has come to a place that it can never become economically viable. It can never give you a dividend for the Rs. 3,000 or Rs. 4,000 crores that the people have invested in this sole monopolistic company, a unit which enjoys the monopoly right of running the railway transport in this vast sub-continent. This is because of continuous mismanagement, bungling, corruption and inefficiency.

The greatest evil in the Indian Railways today, if you ask a man who understands transport economy, is the great evil of overcapitalisation. Indian Railways is suffering from overcapitalisation. You have never tried to understand it because you do not have anybody to understand it. You are trying to behave like a village quack. When you see a hole here, you try to patch it; you see another hole and you try to patch it,

but you do not try to understand the overall difficulty and position.

What are the examples? Even ten years ago if you designed a passenger bogie, you could design it, say, for Rs. 80,000 for construction. You did not go in for laminated plastic walling costing Rs. 6 per square foot; you did not go in for aluminium chequered plates for flooring; you did not go in for linoleum. Everywhere you are overcapitalising. In the waiting room, which is frequented by 26 persons in a month, half of them pass-holders, you go in for canary colour mosaic flooring, which costs Rs. 2.50 while ordinary cement grey flooring, giving you the same material comfort, would cost you 50 paise. You cannot run the railways because you are just not competent to do it. You do not understand the economy of it.

Then, you exaggerate to a great extent the safety margin of the permanent structures of the railways. I remember, when Mr. Khrushchev came, he went to a public sector unit in Bangalore. He saw the steel design and said that if the design had belonged to his country, he would have sent the designer behind the bars.

They do not go in for research whether all the ordinary constructions should be done with reinforced cement concrete where-by you could save steel. You are not interested in that. You are trying to pamper your Engineering Department and the Engineering Department has become a big hole on the wall of the Railway economy.

What about the dead stocks? Anybody who came to the Railway Board, a General Manager or a big man in the Board, tried to buy something special in a huge quantity, say, for example, cast iron sleepers. The hon. Members while they travel will see billions of them lying and getting rusty. We want to know how much was ordered and how much has been actually used. Why is it that the man who placed an order has not been penalised and prosecuted?

You depend for everything on the R.D.S.O., the Bible of the Indian Railways. You do not have anybody else to advise you. There are ghosts, manufacturer ghosts, working and the Indian Railways have become a dancing and playing ground of monopolist producers. Why do you want to have non-ferrous fittings? Why do you

have imported stainless steel fittings for latrines? In a country where you spend 36 p. for a man to live in a day, you are using imported stainless steel for latrines. You want to run the Railways like this. Not in your life-time, you will improve the Railways like this. You may wear whatever type of cap you like. But the Indian Railways are not going to improve.

Let us see the lack of planning in your coach-designing. The cubical content utilisation of a coach is so very poor. You have not gone into that research. What about designing wagons on the Chinese type, a convertible variety? Have you gone into this? No. A open wagon suitable for taking coal goes to Ghaziabad and comes back empty because it cannot take wheat. There is empty haulage every time. During the last 23 years Congress rule, the wheel continues to move and it cuts a hole on the people's pocket. This is the Indian Railways today.

What about rails that are rejected in this country? They are sent to Malaysia, Burma and Hong Kong for use in their Railways. You do not think of reconditioning them. You do not think of using them for other purposes. You sell at the rate of Rs. 300 a tonne while outside it is sold in the black market at Rs. 1800 a tonne.

Who asked you to go in for dieselisation which has caused widespread unemployment in the coal mine areas. The former Railway Minister conspired with American Diesel Engine producers and designers and ruined the Indian Railways. The diesel traction is far more dear. It is greatly foreign exchange oriented. How many crores of rupees have been paid to Yankee designers of diesel engines. We know the bluff. Even year before last, the Varanasi factory produced diesel engines which consisted of 85 per cent of imported components. Don't try to tell stories to us.

Not very long ago, your importation of diesel fuel amounted to Rs. 5,00,000 tonnes per year. On the one side you talk of self-sufficiency in essential items, on the other hand, in conspiracy with foreign monopolists, you conspire and dig a hole on the wall of Railway economy in the country. That is your class character.

You have completely surrendered to the road transport business. This road transport is foreign investment oriented. Amongst

all the forms of transport in the country, it is the dearest. Why? 1 H.P. pull for road transport is 100 Kg—I cannot give you exact figures here—for rail, it is 500 Kg. and for water it is 2000 Kg. In spite of that, you cannot make profit. It is because you deliberately co-operate with foreign monopolist oriented road transport.

Sir, this is so much a part of the economy of the place from which you have been elected. The Railways have lost all the high-freighted traffic in favour of the road transport. You carry a sackful of limestone 500 miles for Rs. 5. A box of bata shoe company's product of a small size is carried for Rs. 10 for 200 miles. Thus, you are losing the freight. You go on increasing the fares as much as you like. But you cannot give a good enough account for running this organisation.

Have you ever thought about the scheduling of the structurals and the specifications? Have you thought about reconsideration of the safety margin? No. Your whole idea is only to make money, give some to monopolists, something you take, you rob the common man in all this. We wanted coir cushion with gunny cover and drinking water tanks but the Railways said, no, because the big capitalists do not make money out of it. You use sun-mica, stainless steel, aluminium, non-ferrous metal etc. and dump them there. In all this the material comfort is nil; visual comfort is good. You may feel encouraged Mr. Hanumanthaiya, I do not.

The value of Martin-Burn Railway would be about Rs. 35 lakhs today. For that little money what a wonderful service that has been rendering? It was carrying 35,000 passengers daily, who have been getting Rs. 50 to Rs. 200 a month. They have to pay only Rs. 15 or Rs. 17 whereas if they travel by bus, they would have to pay Rs. 55 to Rs. 60. But you wanted to do away with this light Railway. That is because you had pressure from the road transport. That is why you wanted to do it; no other reason.

There are 2,000 employees who are stranded in Calcutta and Mr. Nanda said that they will be absorbed in the month of December, 1971. Almost 6 months have passed. They are still starving in the streets. You have got wonderful air-conditioned office and limousine and everything. The man who makes the money is starving in

[Shri Jyotirmoy Bostu]

the streets of Calcutta. This is the Samajvad of Mrs. Indira Gandhi.

What about your industrial policy resolution? Why should you abolish it? Why cannot it be nationalised? About Scaldah division, you collect the money in advance. You are under contractual agreement. But 3 times a week you say you cannot give the train. This is your socialism. What about your saviours, the CRP, the police and the army and the RPF. This is the miserable economic condition which we witness today and for this you are wholly and solely responsible.

Day before yesterday a gangman at Mankar station was murdered by the CRP men. Do you want the Railway to behave in this way? I can assure you that this Government will never be able to run this public sector organisation of the biggest size in this country on efficient and economic lines.

THE MINISTER OF RAILWAYS (RAIL MANTRI) (SHRI HANUMANTHAIYA): About 65 hon. Members have participated in the debate. I am thankful to them that they have dealt with the problem of railways from various points of view. They have dealt with policy matters; they have dealt with individual grievances and requests; they have had some words of appreciation, and plenty of words of depreciation as well. It is all in the nature of the game. When a budget proposal comes before the House I, for one, as a democrat do not expect everybody to praise the budget. The occasion is meant for Members to see what is wrong with the Railway Administration. It is their duty and responsibility to suggest remedies.

16.31 hrs.

[Shri R. D. Bhandare *in the Chair*]

It is these parliamentary discussions that keep every person in the Railway Administration including the Minister on his toes. Therefore, I heartily welcome whatever criticism has been made, and in the true democratic spirit, I respond, by owning the mistakes wherever there are mistakes and defending the Railway Administration wherever there is an uncharitable charge against them.

To begin with, I shall deal with policy

matters. Dr. V. K. R. V. Rao, Shri C. M. Stephen, Shri A. P. Sharma, Shri Pilo Mody and Shri M. Kalyanasundaram and various other Members gave their point of view of the financial and other policies pertaining to Railway Administration. Dr. V. K. R. V. Rao in particular reviewed the allotment made to the railways in the Fourth Five Year Plan. I very much value his contribution to the debate. He has had experience of the Planning Commission and administration; besides, he is an economist. He has said, as also Shri Chintamani Panigrahi and Shri Pilo Mody, that the reduction in the railways' Fourth Plan traffic targets and outlay was not justified in view of the Government's commitments to the public to provide for the development of the economy and additional employment potential.

I explained the reasons why the Plan allotment was reduced by Rs. 250 crores. The estimated traffic did not materialise according to calculations. That was because of the recession. That was because of the strikes and bundhs that adversely affected production in steel and various other sectors. But that is not a permanent feature. Therefore, even though it may be the estimate of our own Ministry and the connected Ministries, I find it difficult to accept the final position that they have taken.

Therefore, I have deliberately included the sentence in my speech that the Plan allotment has to be reviewed according to the exigencies of the time. I agree with Dr. Rao and other hon. members that our economy is picking up. Our exports have been hopeful. It is only the law and order position in the eastern sector that is causing anxiety. But for that, I would have summoned courage to state before you that our economy is picking up, and therefore, corresponding investment has to be made in the railways. This hopeful feature of our economy warrants the restoration of the cut made by the Planning Commission and other authorities. I may take the House into confidence and say that I propose to discuss this matter with the Planning Commission and other authorities so that the Railways may get at least the cut made of Rs. 250 crores restored.

From another point of view also, it is absolutely necessary. The Government of India are committed to the policy of relieving unemployment. There is no better

sector than the railways to provide employment opportunities immediately and all over the country. The distinguishing feature of investment in railways is that it will leave permanent assets for the nation. I am thankful to hon. members for giving me encouragement for pleading for restoration of the cut made of Rs. 250 crores. It may be that I may be asking for more. As everyone knows, this public undertaking is not merely a commercial proposition ; it is also meant to serve the people, by providing employment opportunities and by rendering day to day service required by industry and various other sections of our people. Therefore, the railways have to be looked upon as a many-sided blessing. It is not merely a one-sided blessing that it is conferring on the country.

I happened to read several months ago a magazine article. In the US it seems the automobile industry constitutes the core of industrial activity and progress ; it seems almost every tenth man or so is in one way or another connected with the automobile industry. Therefore, it is the core of their industrial structure. In India, it is the Railways that is holding that place. Any encouragement given to the railways will, to that extent, advance not merely the railways' assets but every other industrial and economic activity in the country. So we have to see that this railway system is given momentum and impetus not merely on technical and business considerations but on larger considerations of economic development and progress. That is why I sponsored the idea, and I am thankful to many hon. members who have blessed the effort, that overbridges and underbridges have to be constructed in as great a number as possible. That will give instant employment as my hon. friend Dr. Rao said, and it can also spread employment opportunities all over the country. There is the Safety Fund of the order of Rs. 10 crores, and as Dr. Rao has pointed out, the Government of India is making a provision of about Rs. 75 crores to relieve the unemployment problem. Out of this Rs. 75 crores, I want to request the Prime Minister to help me get at least Rs. 10 crores so that I can build more and more over and under bridges which will bring satisfaction to many Members of this House who want them.

SHRI JYOTIRMOY BOSU : Will they be revenue and utilisation oriented ?

SHRI HANUMANTHAIYA : I have discussed the problem in my speech. It would take a very long time for me to explain again. Mr. Jyotirmoy Bosu who is one of our ablest Members understands the problem much better than I do.

SHRI JYOTIRMOY BOSU : Don't be sarcastic.

SHRI HANUMANTHAIYA : No, no.

SHRI JYOTIRMOY BOSU : I can retort if you talk like that.

MR. CHAIRMAN : He has misunderstood. You have complimented him.

SHRI HANUMANTHAIYA : That is the misfortune of the country that such people get into the category of "easy misunderstanding".

SHRI JYOTIRMOY BOSU : Even people in Mysore as far as you are concerned.

SHRI HANUMANTHAIYA : In this matter of constructing over and under bridges as soon as possible, the State Governments have to co-operate because the necessary land has to be acquired, the necessary civil works, the road-making portion, has to be done by the State Government. I propose to address a letter to them, and I have already done in the matter of some States, to have as many bridges as possible. Whenever I visit a State, I propose to make this a matter of discussion and immediately devise the measures so that as many over and under bridges as possible are built. I am much beholden to hon. Members who have given this idea their considered support.

So far as financial policy is concerned, several Members wondered why there should be any deficit at all. I had explained it very clearly in my Budget. If this interim allowance to our employees had not been given, so far as railways are concerned, I have given the figure which is much more, Rs. 36 crores—there would have been no necessity to see a deficit in the Budget, but I am not putting the blame on the workers. They need increase in emoluments to eke out their livelihood when the cost of living goes on rising. They must be made to live at least tolerably well in order to render tolerably good service. We, therefore, are

[Shri Hanumanthaiya]

committed to the proposition that the workers must be paid to the extent possible as well as the resources permit. We had to agree to this interim relief, which was of the order of Rs. 100 crores all over the area of the Government of India, and this was an additional burden. It is, therefore, primarily this unforeseen expenditure that came in the way of our effort to balance the income with expenditure.

Sir, I may as well take the hon. Members into confidence because every Member is concerned with corruption and inefficiency and it does not take much effort to say so. I myself know; it is not that I know it today; I have been in public life for almost 35 years and I began my political career as the Leader of the Opposition in the Mysore Assembly when the British people were ruling. This was the charge I was making. To find some deficiency is one proposition; to remedy it is another proposition. It is not merely in India. In every country, and for that matter, in every age, corruption and inefficiency are having their sway. It is our continuous and constant effort to keep them under check; we are making that effort. But I must say that if the allegation made with gusto by some of my hon. friends was true—that there is corruption everywhere and inefficiency everywhere—then these 60,000 km of railways would not have run at all. That this huge system, the biggest system in the world, is running and is running to some satisfaction, itself proves that there is efficiency and there is honesty also. You will naturally not expect me to give correct figures as to what percentage of our personnel is honest and efficient. With your watchdog attitude on the railway administration and with our efforts, it will be possible to lower this level of inefficiency and corruption. I propose to do so during the coming months. How far I succeed, I myself do not know. All that I can say today is that I will make the best of efforts and I have the satisfaction that I have your support in the matter.

I will make one proposition, and that will not be liked or relished by people like my hon. leftist friends over there. The rule of law that we have embedded in our Constitution makes it impossible for us to punish inefficiency; it makes it almost impossible for us to punish the dishonest. As you know, even if a man is punished

properly, he can go in writ petition and the case goes on for years and years and many a time, the distance and time and the distance from the place of the crime so work as to acquit the person. I have myself seen many such cases. But on that ground we cannot dispense with the rule of law and try to punish everyone through discretion. (Interruption)

AN HON. MEMBER : Change the law.

SHRI HANUMANTHAIYA : I am coming to it. The American economy advanced so rapidly because of the hire and fire system. If a person, even if he is the executive head of an organization, is found inefficient, he will be given 24 hours' notice to quit. Nothing of the kind can be done in India. In the socialist countries like Russia or China, inefficiency and dishonesty will not be punished merely by dismissal; their very liberty and life will be at risk. Therefore, that is the fear,

Here we have neither the Power to hire or fire nor the kind of a punitive power they have in China or Russia. Can you ever imagine a labour leader going on strike in China or Russia? Here even in the public undertakings owned by the people and managed for the people, they go on strike. There is no distinction between private sector and public sector so far as agitations, strikes, etc. are concerned.

PROF. S. L. SAKSENA (Maharajanji) : Here the workers are not the owners of the factories,

SHRI HANUMANTHAIYA : Even in China and Russia, the workers are not the owners. I have myself gone and seen it. workers are nowhere owners.

I will deal with the proposition made by Mr. Sharma. I have already made a recommendation in one of the ARC reports that the workers are entitled to participation in management. But only, management is management, where you require, skill, ability, techniques, etc. Merely because you are a labourer if you sit there, how will you manage? If one does not know driving, even if he is our dearest friend, can we put him at the wheel? It will be risky to human lives. The only qualification for management is

ability and all techniques pertaining to management : Whether he is a labourer, white-collared worker or any other type of man, he ought to be allowed to go up to the level of management, irrespective of class distinctions. That is the proposition. We have to think deeply, not superficially. As soon as we purchase a house, we do not begin to demolish the windows, doors, etc. When we own something, we protect it. Therefore, any labour leader who sponsors the idea of participation has to see the logical conclusion of it that there can be no question of strike or agitation against the management on which he sits. To have cheap popularity, you should not say in one breath, "let workers participate in management", and in another breath, "let them go on strikes as they do in capitalist countries." These two ideas do not harmonise. We should be consistent in regard to the proposition.

PROF. S. L. SAKSENA : But workers must be in effective control of the management if strikes are to be avoided.

SHRI HANUMANTHAIYA : This Government, after obtaining a massive majority, is thinking on those lines. It is not merely myself, The Prime Minister has made one of the most famous pronouncements on labour policy. Most of you must have read it. I approve of it not because for the time being I am serving under her. I have been stating this proposition for a very long time and I have done it in writing in the ARC reports. Therefore, let us all sit together and evolve correct policies of management, labour, trade unionism, etc., so that ultimately we may achieve the aim of national progress through better production.

The hon. Member, Shri Pillo Mody, made a great point that our railway administration is not following modern techniques of management. Incidentally, he had a dig at public enterprises and he had a soft word to say about private enterprises because they are making use of all these computers and techniques of management. He said that the railways do not have a single computer even though small firms in the private sector have got computers. Shri Mody never loses an opportunity to pay homage to the private Sector and blame the public sector.

I welcome his views and criticisms. I can only say that his views are plausible but his criticisms are away. I would like to enlighten

the hon. Member in absentia on this subject.

The Indian Railways are the largest users of computers in the country. They have 14 computers, one for each zonal railway and the production unit, one for the Railway Board and one at Mughalsarai. All of them are IBM 1401, the latest and the biggest model among the second generation of computers. They are being used for freight accounting, passenger accounting and statistics, wagon control, Production control and pay sheets. A beginning has been made in respect of inventory control as well. The Indian Railways have, however, 50,000 items of stores which are of diverse character, covering rolling stock components, electric traction equipment, signalling items; steel, cement, fuel, oil and other consumer stores. A comprehensive plan for computerising stores accounting and inventory control with the overall object of minimising inventory holdings and, at the sametime, improving the services of the consuming departments has been introduced in stages since 1968. The first phase of this scheme has been completed in all the railways and production units and inventory ledgers are also now on the computer. The computers also produce debit and credit summaries and other account statements, including exception reports' required to assist the management in exercising better control on the inventory. Sophisticated techniques such as ABC analysis are being introduced steadily and it is expected that the full scheme would be completed by 1973-74. The inventory, excluding fuel, held by railways totalled Rs. 151.87 crores as on 1-4-69. As a result of the various steps taken, the inventory came down by Rs. 16.46 crores to Rs. 135.41 crores as on 1-4-70. In spite of the increasing price levels the inventory has been maintained at more or less the same level in 1970-71. The present inventory represents roughly 8.3 months' requirements. It is hoped that with the implementation of the full scheme of computerisation of inventory control and introduction of other techniques it will be possible to reduce inventory to a level of six months' requirements in the near future.

Recognising the value of modern management techniques, works study organisations were created on the zonal railways as far back as 1965. The Works Study Cells of railways study the various problems assigned to them so as to suggest methods to improve the working.

[Shri Hanumanthaiya]

These studies are proving useful. A large number of officers and supervisory staff have been given advanced training in management and work study techniques. Several officers have also been trained abroad in modern concepts and techniques of management in almost all spheres of railway working.

17 hrs.

Besides, it is the regular feature of our training also. The curriculum of the Railway Staff College at Baroda also includes the subject of management science for officers at all levels. So far as the non-gazetted staff is concerned, such instructions are imparted in the zonal railway training schools. Over 1,500 officers and staff have been trained during the last six years in various modern management techniques and the training has been so useful that the working of the railways has shown improvement to some extent.

Apart from the above domestic arrangement, the railways have also engaged outside experts from time to time. Recently it was decided to obtain the services of outside experts or consultants in the field of efficiency and modern management study, some aspects of railway working. A number of projects have also been entrusted to well known organisations in the field, like, the Administrative Staff College, Hyderabad, the Indian Institute of management, Ahmedabad, and the National Institute for Training in Industrial Engineering, Bombay.

Therefore, so far as modern techniques are concerned, the railways are quite alive to the requirements thereof. In future we hope to make use of every advance made or ideas evolved in this field of business management, so that our railway officers may be better equipped to work in an efficient and economic manner.

Many Members attacked the Railway Board.

AN HON. MEMBER : Not attacked, criticized.

SHRI HANUMANTHAIYA : You, in your wisdom, merely criticized but you will kindly remember that an hon. Member of the Jana Sangh went to the extent of saying that they were rakshasas. May be, the hon. Member, Shri Kachwal, instead of saying *rakshaks*, must have said *rakshasas*. Maybe,

the Sanskrit pronunciation was a little faulty.

17.03 hrs.

[Mr. Deputy-Speaker in the Chair]

I know, except for a few Members of this House, most Members are critical of the Railway Board. If I speak today about the Railway Board, please do not take it that I am the Railway Minister and, therefore, of necessity I have to defend them. No; but I have studied the problem when I was the Chairman of the Administrative Reforms Commission and I will place some facts and figures before you and you can draw your own conclusions; you need not accept my judgment.

When you compare the railway finances and personnel with some of the State Governments, you will see the immensity of it. Take the biggest of our States - Bihar, UP and Madya Pradesh. They make almost more than half of India. The total budget of these three States put together is less than the budget of our railway administration.

SHRI JYOTIRMOY BOSU : What are you driving at ?

SHRI HANUMANTHAIYA : In the matter of employment also, all the three State administrations have only 11 to 12 lakhs of employees, whereas the railways is nearing the figure of 14 lakhs of employees.

SHRI JYOTIRMOY BOSU : Including casual labour or excluding casual labour ?

SHRI HANUMANTHAIYA : These casual remarks you can keep for later use.

SHRI JYOTIRMOY BOSU : Provided you are there. Does this figure include casual labour whom you are exploiting ?

SHRI HANUMANTHAIYA : Let me deal with more serious problems. So far as that problem is concerned, I am prepared to come to an agreement with what my hon. friend says on the subject.

In respect of these three State Governments, today, I think, the total figure will go to more than 150 or so. This Railway administration which manages such a huge

undertaking has a personnel of 5 Members on the Board, one Minister and one Deputy Minister. Therefore, you will see that the organisational set-up at the head is if at all exemplary instead of what is called being a white elephant as some of the hon. Members put it. (*Interruption*)

श्री सरजू पांडे (गाजीपुर) : बोर्ड पर यर्च कितना होता है ?

श्री इसहाक सम्भली (धमरोहा) : प्रौर यह बोर्ड काम क्या करता है ?

श्री सरजू पांडे : यह सफेद हाथी तो है ही ।

SHRI HANUMANTHAIYA : I invite the two hon. Members who do not know what the Board is doing for a cup of tea and let them see what is the work they are doing. If they are really interested in knowing what the Board is doing, I invite them to see for themselves what they are doing and then talk later.

Some of my friends rightly ask : Why should all authority get concentrated in the hands of the Railway Board ? Let me take you into confidence and tell you that 15 days ago I had a meeting with all the General Managers along with the Members of the Board and we took a decision to decentralise the powers and functions, as much as possible, in consonance with the recommendations made in the Administrative Reforms Commission Report on the subject as well as in the Report on Decentralisation of Powers and Functions—there is a separate Report on that.

The famous sentence that is written there is that the delegation of power must be "maximum possible and not minimum necessary." If this formula is followed, the whiteness of the elephant will, I am sure, turn into green to please all your eyes.

I am myself aware when I go into the building of the Rail Bhavan and I am against at the size of the central administration of the Railways.....

SHRI JYOTIRMOY BOSU : Beautiful rooms ; large spacious air-conditioned bath rooms and all that. It is very good ; I appreciate it.

SHRI HANUMANTHAIYA : I pro-

pose to discuss with the Members of the Railway Board as soon as I find time after this general discussion on the Railways is over. I think, I will be able to prune the establishment of the Board to the necessary minimum level. I hope you will not ask me to disclose straightway what steps I am taking because in a democracy, you have to consult many authorities in the Government of India before the actual economy in personnel is effected.

As you know, the Indian Administration suffers from one lacuna. It may be *Swaraj*. But literally it is *Sifarish raj*. As soon as I try to remove one or the other officer, he will start a campaign with all the relatives of Members of Parliament and various persons in authority not to retrench him. This is a major difficulty in the way of effecting economy in personnel. But since you have created necessary atmosphere, I have no doubt whatsoever that I may succeed in effecting great reduction in the establishment of the Railway Board and I propose to do so.

I will deal with some of the minor problems also. Several Members belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes urged that proper representation should be given to the candidates of these communities in the railway services. I was very unhappy to know that the percentage guaranteed to them has not been fulfilled even though so many years have passed. Happily for me, I came here from the Ministry of Social Welfare. Within the course of about 6 months I appointed several Scheduled Caste persons to several posts and wherever it was a case that Scheduled Caste persons of requisite qualifications were not available, I have passed orders that it is given to the best among the Scheduled Castes candidates. In the Railway administration, I am hopeful that hon. Members will give me support and encouragement to follow this policy. I follow the oath which I have promised to uphold under the Constitution. It is not a procedural formality. The Constitution guarantees certain things to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes. I take it in that spirit. I hope I will be able to see that the representation of the Scheduled Castes and Scheduled Tribes in the Railways goes up appreciably high.

So far as local candidates are concerned, I am in agreement with the idea which has been expressed. There is no use bringing

[Shri Hanumonthaiya]

in a clerk or gangman from 1,000 or 2,000 miles away. I admit, local people should be given encouragement.

I said in some other connection that for several decades—maybe, even a century and odd—, the whole administration of India was based upon the three Presidency towns that is, Bombay, Calcutta and Madras. That was the pattern followed by the British in the days of the British administration. Every office was concentrated in those cities.

The Railway Service Commission is now located in Madras, Bombay and Calcutta. Now I am thinking whether it is possible to shift some of them to lesser represented areas. I don't know how far this is practicable, but this is my feeling.

The urban population in these three great cities have great employment opportunities. Therefore it is but right that we must give equal opportunities to all. This is one of our Fundamental Rights. Thereby, I hope I will be able to relieve the population pressure in these three great cities and also rectify the regional and local imbalances of the last so many years.

One hon. Member said, let there be at least one Scheduled Caste man in the Railway Service Commission. I may inform the House that the Chairman of the Bombay Railway Service Commission is a Harijan. Hereafter, whenever appointments are made to these three or four public service commissions, I would see that there is at least one chairman, not merely a member, but at least one chairman, so that he may really help the Scheduled Castes and Scheduled Tribes to get proper representation.

श्री इत्सहाक सम्मली : रेलवे मंत्री भी हरिजन होना चाहिए ।

SHRI HANUMANTHAIYA : I am prepared to make way for my hon. friend, provided he would come over to our party.

SHRI JYOTIRMOY BASU : They are already with his party.

श्री राम धन : जो रेलवे बोर्ड का सकुलर है सिड्यूल्ड कास्ट एण्ड सिड्यूल्ड

ट्राइब्स के लिए उसके बारे में आप क्या जवाब दे रहे हैं ?

SHRI HANUMANTHAIYA : I shall give a reply to that also, which will make him happy. Recently, I have given instructions that the circular must be adhered to strictly, and any hon. Member can bring to my notice any instance where that circular is violated by any of our officers, and I shall strictly enforce it.

AN HON. MEMBER : What about the board ?

SHRI HANUMANTHAIYA : There is already a Chairman in Bombay. As for the Railway Board, there is no Harijan, so far as I could see, in any of the top classes, such as zonal managers or the members of the Railway Board etc. I think we have to wait for sometime before these ambitions are fulfilled.

My hon. friend Shri Mr. Kalyanasundaram has made some very good suggestions. But he sprung a surprise on me as it were by the ignorance that he displayed. Several other hon. Members also have commented upon my statement about wire-cutting and constant interruption of services. Shri R.N. Sharma has asked why the interruption should be for as long as four or four and a half hours. Shri M. Kalyanasundaram doubts the whole thing and wonders how anyone can go near a wire with 20,000 to 25,000 volts tension and steal it. I may first explain that the restoration of overhead electric traction wires, after a portion has been cut, requires the following action, namely (i) location of fault, (ii) moving the power repair wagon to the site and, (iii) the time taken for actual repair work. The location of fault itself takes a good deal of time, as the remote control system pinpointing the interrupted section does not often work due to the theft of underground telecommunication cables or the theft of batteries and other equipment for the remote-control post. Very often, the men have to proceed to the switch-post to operate the switch manually. The tower wagons are located at points 40 k.m. apart. After the faulty section has been located, the tower wagon along with the repairing crew and materials has to be taken to the site by an engine. The men thereafter have to locate

the exact fault and carry out the repairs. All this takes time. As I mentioned in my budget speech, most of this takes place during the night. Hon. Members can imagine the plight of the crew working under such difficult conditions at night. They have also to guard themselves against possible attack by the criminals. Considering all the circumstances, it is not surprising that this much of time is required.

Regarding Shri Kalyanasundaram's doubt's, I can take him to the area so that he can see for himself how these thefts are taking place and the havoc they cause to railway operation. He will see how the persons engaged in these nefarious activities know all about the tricks of the trade and the precautions that should be taken in handling high voltage equipment. They are adequately protected with rubber gloves, shoes and other equipment. A popular method of cutting high voltage wire seems to be to short circuit the wire by throwing a chain tied to the end of a rope or just throwing a wet rope with a stone tied at one end, the other end of the rope being held to the rail. There are two wires and then they are short-circuited by the chain or wet rope. They become dead. Thereafter, the wires can be safely cut by hacksaw blades mounted at the end of long wooden poles. It is clear that the miscreants indulging in these thefts have acquired all the necessary skill and experience necessary for carrying on these criminal activities in record time.

In the morning, when I made a statement on train robberies, some hon. members asked me whether any compensation would be given to people who lose their luggage or lives. Under section 75 of the Indian Railways Act, the railways are not responsible for loss of luggage belonging to passengers unless it has been booked—I am stating the legal position. If the booked luggage is carried under the charge of the guard, the railways are liable as common carriers in the same way as other goods and parcels, but if the booked luggage is carried by the passenger in his charge, the railways are liable only if the loss was due to negligence or misconduct on the part of the railway administration. In view of this position, the railways who have no knowledge of the volume and contents of the luggage which has not been booked and which is in the custody of the passenger himself are not liable if the luggage is looted in the train. In case of loss to a person or property resulting from

an accident to a person in the train, the railways are liable to pay compensation under section 82-A of the Indian Railways Act, irrespective of the cause of the accident. The amount of compensation paid for death or injury to persons is governed by a schedule and the amount of compensation for loss of luggage is determined on the basis of evidence tendered. This amount is determined by the Ad Hoc Claims Commissioner, which is a separate organisation, in the case of major accidents and the ex-officio Claims Commissioner in the case of other accidents. If a passenger is killed or injured by criminals in train, the railways are not liable. In fact, at no place is Government liable to compensate for the acts of dacoits and criminals.

SHRI K. N. TIWARY (Bettiah) . There was call attention this morning. Our names were there. We raised this question about dacoities in train and safety in travel. I had tabled a short notice question also. The hon. Speaker directed the Minister to reply to that now. Perhaps he is replying to that question.

The whole difficulty is this. If the goods are booked, the railway is responsible; if the railway carries the goods, they are responsible; but if the railways carry the passengers, they are not responsible for the safety of the passengers or property with them. That might be the law of many years ago during British rule, when travel was not as unsafe to life and property as it is today.

There was a high power Commission on railways. They spent thousands of rupees on it. They are not taking their report into consideration. That Commission recommended—I was a member of it—that the RPF should be empowered to take action and to see to the safety of life and property of the travelling passengers.

So, in the changed circumstances, the railway must take the burden on itself.

SHRI PANUMANTHAIYA : So far as my hon. friend is concerned, I share his anxiety. I am not discounting what he says. I am only stating the legal position. If the hon. House is of the opinion that the law must be changed, it will be changed by a majority. Whether we should do so or not is a question that we have to think over.

SHRI K. N. TIWARY : This is a very callous reply from the Minister. Two married girls were travelling by that train and they were taken away with other belongings of passengers.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Not another speech now. He has stated the position. You may not be satisfied with it, but that does not mean there should be a debate.

SHRI K. N. TIWARY : Don't you think it is a serious matter ?

SHRI JYOTIRMOY BOSU : It is a very serious matter and the Railway Minister cannot be allowed to evade the issue as he is trying so much to.

SHRI HANUMANTHAIYA : I am very happy that my Marxist friend is supporting Tiwaryji.

During the course of the discussion, my hon. friend Shri Abdul Kadar Saheb mentioned that the temperature inside the coaches is higher.

SHRI K. N. TIWARY : Please excuse me. The matter is very serious.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Unless he yields, I cannot do anything.

SHRI JYOTIRMOY BOSU : I know you cannot direct him, but you can request him.

MR. DEPUTY-SPEAKER : It is not the duty of the Chair to direct one Member to yield to another.

SHRI K. N. TIWARY : The whole difficulty is that it is very unsafe to travel in trains in Bihar, and he is not considering it from the safety point of view.

SHRI HANUMANTHAIYA : That is a relevant point that my hon. friend made. Therefore I have made special efforts to get the situation clarified. All the new coaches have steel bodies and are integrally constructed. To minimise the effect of temperature inside the coaches, the outer surface of the roof of coaches is coated with aluminium paint with a view to reducing absorption of heat. Besides, the coaches are also spread with asbestos on the inside of

the roof to provide insulation against heat. The question of making further improvement is receiving the attention of the research organisation RDSO. Trials have been carried out with fibre glass to replace asbestos as the insulating material. Depending upon the successful completion of the trials, the possibility of providing insulation on the side of the coaches also upto the window level besides the roof will be considered to see whether further reduction in the temperature inside the coach could be effected.

SHRI JYOTIRMOY BOSU : You have got any heat-resisting insulation between the outer surface of the coach and inner surface ?

SHRI HANUMANTHAIYA : This is what I said

I am not able to reply in definite terms to the various demands made by hon. Members regarding new lines. The hon. Members would see that the whole governmental effort proceeds on a planned basis. We have got Five Year Plans. Unless provision is made for a particular purpose in the Five Year Plan we are unable to include it in the Budget.

Therefore, I will mention it again, as my friend Dr. V. K. R. V. Rao was not here when I replied to that point. He and many of our Members have convincingly made the point that our Plan provision, so far as the railway investment is concerned, must be increased. Unless we get a substantial amount for this purpose it is impossible to provide even a mile of new railway in the next Plan period. In the Plan, apart from what is required for works in progress I have only just Rs. 15 crores for new railway lines, which is already earmarked for two small ore-carrying lines, one in the north and the other in the south. The amount left is about Rs. 5 crores. *(Interruption)* Therefore, I propose to discuss with the concerned Ministers and also the Planning Commission to provide in the revised Plan—in the re-thinking of the Plan—adequate allotment for this purpose. I am grateful to Dr. Rao and other hon. Members who have lent their weight and support for this cause.

My friend Shri Jyotirmoy Bosu I think he mentioned it in his speech referred to a point in his letter and the telegram handed over to me, that some gangman is dead.

SHRI JYOTIRMOY BOSU : Murdered by the CRP

SHRI HANUMANTHAIYA : But he will be happy to know that I have received the information that though no doubt he was attacked and hurt, he is in the hospital and is progressing well. He is not dead.

SHRI JYOTIRMOY BOSU : I have given you the original telegram, Mr. Hanumanthaiya, so that you know exactly what it is. But you are very cleverly concealing that part as to who had attempted to murder him; it was one of your disciples in the name of the CRP. Of course we are happy that the man is recovering; one poor gangman.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Order, order.

SHRI HANUMANTHAIYA : I beg of the hon. Members to be aware of one insinuation; certain political parties always make a point to denigrate and decry the RPF, the State police and the security police.

SHRI JYOTIRMOY BOSU : Anti-fascist parties.

SHRI HANUMANTHAIYA : All of us want to restore law and order today. One of his friends, Shri Mohammed Ismail—it was mentioned—sat in the train in Howrah and his suit-case was lost. I have written a letter to him also sympathising with him. They were very much alive to one of their comrades losing his suit-case. I very much wished they had asked me how many people are losing their lives at the hands of those criminals and some of them who are imbued with political motives and activities. Unless these political motives, the unhealthy revolutionary urges, as they say, are put under control, the railways will not be safe; looting cannot be stopped; murders of the kind he envisages can never be eliminated. So far as this Government is concerned, we may or may not be able to *hatao parib*, but I assure you that we will *hatao* this kind of political activity generated by a particular party?

SHRI JYOTIRMOY BOSU : Why don't you name the political party? (*Interruption*).

SHRI HANUMANTHAIYA : I am sure the House will approve of it. In the coming months even in the railway administration, we are going to book all these political goondas who are abetting looting, violence and theft. (*Interruptions*).

There are several requests by hon. members for improvement of some railway stations, bath room, water, etc. If I am not able to deal with all those points on the floor of this House, let them not think that I have not taken notice of them. I am most anxious to comply with every request of that kind. The Speaker, Deputy-Speaker and the presiding authorities have made it clear about these individual requests, you can write to me or come to my office. Then and there, I will see that these matters are settled.

About catering, I donot think there was ever a time when catering brought satisfaction to any one. I have been in Parliament for a long time, almost from the very beginning. In the olden days the complaint was that the contractor was not giving quality food at reasonable price because of the profit motive. Therefore, we brought into existence what is called departmental catering. But the corruption, nepotism and inefficiency were there to such a large extent that for many years after its introduction we suffered a loss of several lakhs of rupees. Only recently it has been able to run at a small profit. This ministership I have is just like one the dresses I wear; it is not a permanent feature of my life. I myself know that departmental catering is bad. As I travel from Bangalore to Delhi in the air-conditioned coach as a Cabinet Minister, I saw how bad the food supplied by the department catering in the G. T. Express was. What I am to do? If I scrap it what are we to do with those thousands of employees? Hon member will say, do not throw them on the streets.

Corruption makes its appearance everywhere. As every peasant knows, whenever a seed is sown, weeds also comes in. We have to see how to get rid of it. I do not want to abolish departmental catering system. At the same time, I want to improve it. In fact, fifteen days ago I had a conference and we have taken decision on several matters which will effect some improvement in the situation. While I do not think it will bring satisfaction to every customer, we shall make an effort.

[Shri Hanumanthaiya]

Here I may tell you one secret. One or two of my friends in Parliament suggested that instead of departmental catering there should be catering by co-operative societies. I have readily agreed to this provided they give an assurance that they will personally see to the satisfactory condition of the quality and price of food-stuffs. I have already given two contracts to co-operatives on that basis. If hon. Members want to serve the nation in a truly patriotic spirit they may come forward with suggestions for catering in the co-operative sector in any areas they like. I will give them such contracts provided they take personal responsibility for satisfactory catering. This is one of the things I want to pursue.

Many hon. Members have referred to late running of trains. It is impossible to improve the situation in the eastern region just at present with the present number of alarm chain pulling, deteriorating law and order situation, looting and stealing. But there is no such excuse for late running of trains in other zones like southern and western zones. I have already instructed my officers to watch the movement of trains every day and see the progress. Here I concede that the members of the Railway Board should take responsibility. I propose to hold the member in charge personally responsible if there is late running of trains and if they do not bring railway punctuality to certain standards I will have no hesitation in making a recommendation against them to the Appointments Committee of the Cabinet. This is not usually said but I am saying it because I am very particular about the punctuality of trains than the security of tenure of any member of the Railway Board. I want to pursue the matter in that spirit. The General Managers and Operating Superintendents in whose area the trains run late without extraneous factors coming in will not be recommended for promotion.

I have taken more than an hour and a quarter and will conclude by referring to just one point. I do not know whether Shri Birendra Singh Rao is present here

SHRI BIRENDRA SINGH RAO : I am here.

SHRI HANUMANTHAIYA : I thank you for showing me this courtesy by being present. I admire his courage. The name

given to him, Birendra, truly applies to him. At the same time, I will say that I do not know whether his parents were completely justified in giving him that name. While I do not want to refer to other points, I would like to deal with one point.

Take, for example, one talking point. It has now become a talking point that Lal Bahadur Shastriji could not stand an accident and resigned. Everybody quotes it every day almost. But I want you to think over it calmly. Have accidents stopped on that account? It may be that at a particular time he felt mental anguish and resigned. It might be that he has established a reputation for himself for honesty and selflessness. But has it led to the solution of the problem itself? To create a talking point is easy; to create a permanent solution of the problem is more difficult.

My hon. friend, Dr. Rao, who is also a literary man, will verify; I read a long time back one of the essays by a famous essayist whether in the sentence is :

“It is easier to die for the country than to live for it.”

In the heat of the moment you can go to jail or to the battlefield and get killed within a minute. But if you want to devote all your time and energy and attention to the service of the country continuously, none of us will be found equal to the task.

Therefore I would appeal to the brave new Member there was the *Brave New World* of Aldous Huxley that he has to see that a talking point does not solve problems, that there is no instant solution to inefficiency and corruption.

So far as his offer to become the IG is concerned, I can only say that he shows a great deal of humility in offering to become a minor official, for a person who deserves to be the Chief Minister or a Central Government Minister at any time. Therefore, I do not want to insult him by accepting his offer. But, at the same time I want Member of his calibre to serve on the various committees that the railways form and give direction and drive to our effort.

17 47 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, June 2, 1971 (Jyaishta 12, 1893 (Saka).