

12.49 hrs.

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS)
1971-72—Contd.

MR. SPEAKER : Now we will take up the discussion on the Demands for Grants for Railways. Shri N. K. Sharma was on his legs.

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

MR. SPEAKER : How much time does the hon Minister want ?

THE MINISTER OF RAILWAYS
(SHRI HANUMANTHAIYA) : About an hour.

MR. SPEAKER : The balance time is 35 minutes. You want one hour. So about one and a half hours still for discussion to be utilised by the Members. So near about 3.30 he will reply.

Mr. Nawal Kishore Sharma.

श्री नवल किशोर शर्मा (दीसा) : अध्यक्ष महोदय, मैं कृत कर्तु रत्ना था कि 213 अत्र और 214 डाउन ट्रेन में थर्ड क्लास के यात्रियों के लिये बड़ी दिक्कत रहती है। इस के लिए रेलवे मंत्री कदम उठाये और यह देखें कि मजदूरों को और जो गरीब लोग हैं उनको अधिक सुविधा मिल सके, उनको परेशानी का सामना न करना पड़े।

इसी के साथ-साथ मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान जो तीन गाड़ियाँ जयपुर में चलती हैं, 4 डाउन चेतक एक्सप्रेस, 7 अप और 8 डाउन पैसेन्जर, उनकी टार्डिमेंस की तरफ दिलाना चाहता हूँ। यह तीन गाड़ियाँ जयपुर से आधे-आधे घंटे के अन्तर से चलती हैं। जयपुर और

दिल्ली के बीच में। ज्यादा अच्छा हों कि इन तीनों गाड़ियों की टार्डिमेंस ऐसी हो जिससे पैसेन्जरों को अधिक सुविधा हो सके। साथ ही इससे रेलवे की आमदनी बढ़ने का जरिया भी हो जायेगा, क्योंकि एक ही घंटे के अन्तर तीन गाड़ियों का जयपुर में, जो कैंपिटल है, निकलना कोई मतलब नहीं रखता है। इस पर मंत्री महोदय को जरूर ध्यान देना चाहिये। अगर गाड़ियाँ ज्यादा समय के अन्तर से चलें तो आमदनी भी बढ़ेगी। इसी तरह से शाम को भी इन गाड़ियों का समय बदलना चाहिये।

इसके बाद मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान उनके स्टाफ की जो दिक्कतें हैं उनकी तरफ दिलाना चाहूंगा। उनके विभाग में कुछ अध्यापक काम करते हैं। उन अध्यापकों को यूनियन का मेम्बर होने का अधिकार नहीं है। पाबन्दी लगाते समय यह कहा गया है उनसे कि वे उस कटेगरी में नहीं आते जिसमें दूसरे एम्प्लोयीज आते हैं। इसलिये वे लोग ट्रेड यूनियन के मेम्बर नहीं बन सकते। हमारी ओर जो उनकी अपनी एग्रीगेशन है, जिसके जरिये वे अपनी ग्रीवन्सेज आप तक पहुंचा सकते हैं, उसको मान्यता प्रदान नहीं करते। या तो आप उन टीचर्स को यूनियन का मेम्बर बनने का अधिकार दीजिये, या फिर अगर आप ऐसा नहीं कर सकते तो उनकी दिक्कतों को सुनने का कोई दूसरा जरिया निकालिये। इसलिये आप उनकी एग्रीगेशन का रिकग्नाइज कीजिये ताकि इस जरिये वे अपनी समस्याओं का समाधान कर सकें।

इसी सन्दर्भ में मैं आप का ध्यान श्री नन्दा द्वारा मुझे लिये गये उस पत्र की ओर दिलाना चाहूंगा जो उन्होंने रेलवे मंत्री होने हुए मुझको लिखा था। मैंने श्री नन्दा को लिखा था कि जब हमारे सेंट्रल गवर्नमेंट के टीचर्स को 1967 वाली

ग्रेड दे दी गई थी कोठारी कमीशन की सिफारिशों के अनुसार, तब रेलवे के टीचर्स को 1959 से न्यायसंगत नहीं है। टीचर्स गरीब लोग होते हैं, उनकी दशा सुधारने का दायित्व आपका है। श्री नन्दा ने जवाब दिया था कि मैं इस पर विचार कर रहा हूँ और इसका जवाब जल्दी दिया जायेगा। मैं आप से निवेदन करना चाहूँगा कि आप इसका जल्दी फैसला करें।

इसके बाद मैं आपका ध्यान इस ओर दिलाना चाहूँगा कि राजस्थान में हमेशा ही रेलवे का अभाव रहा है। रेलवे ने राजस्थान की हमेशा उपेक्षा की है। जयपुर राजस्थान की कैपिटल है। उस क्षेत्र में जयपुर तक पहुँचने के लिये, अलवर से जयपुर तक कोई पैसेन्जर ट्रेन नहीं है सवेरे से लेकर शाम के पाँच बजे तक। हर आदमी चाहता है कि राजधानी से रात के साढ़े दस-ग्यारह बजे तक घर पहुँच जाये। इसके लिये पहले एक शटल ट्रेन चला करती थी, लेकिन अब वह बन्द हो गई। मैं माँग करता हूँ कि अलवर से जयपुर के बीच में एक शटल ट्रेन शुरू की जाये जो 10 और 11 के बीच दिन में जयपुर पहुँचे और शाम को वापस अलवर पहुँच जाये। अगर इस तरह की शटल ट्रेन चलाई जाये तो रेलवे को ट्रैफिक से ग्रामदानी भी ज्यादा होगी और रेलवे जो एक पब्लिक अन्डरटेकिंग है, वह निश्चित रूप से लोगों को सुख-सुविधा पहुँचा सकेगी।

इसी तरह से पहले एक शटल ट्रेन रेवाड़ी और रींगस के बीच में चला करती थी। यह शटल ट्रेन अब बन्द हो गई। एक जमाना आया जब यह निजामपुर तक शुरू हुई। मेरी माँग है कि यह शटल ट्रेन रेवाड़ी से निजामपुर नहीं बल्कि रेवाड़ी से रींगस तक चलनी चाहिये।

इसी के साथ-साथ मैं इस ओर भी आपका ध्यान दिलाना चाहूँगा कि जयपुर राजस्थान की राजधानी है। आज कल जयपुर का और ईस्टर्न राजस्थान का विकास रुका पड़ा हुआ है और लोगों को बड़ी शिकायत है। पहले राजस्थान में राजाओं का राज था और उसके आसपास उस जमाने में रेलों का विस्तार कभी नहीं हुआ। अब जब राजाओं के राज्य के बाद आप का राज्य आया है तब भी हालत कोई ज्यादा नहीं सम्भली। मैं माँग करता हूँ कि एक कमीशन अर्वाइंट किया जाये और वह इस बात की जाँच करे कि राजस्थान में रेलों के विस्तार के लिये कितना धन खर्च हुआ और उसकी क्या आवश्यकताएँ हैं तथा उन आवश्यकताओं को किन स्टेप्स के द्वारा पूरा किया जा सकता है। राजस्थान में एक हिम्मतनगर की लाइन बनी है, लेकिन अगर वह बनी है तो गुजरात के फायदे के लिए बनी है, राजस्थान का उससे कोई फायदा नहीं है। श्री लालबहादुर शास्त्री मत् 1954 में दौसा (राजस्थान) गये थे। उस वक्त उन्होंने वहाँ यह ऐम्प्लोरेंस दिया था कि सवाई माधोपुर ने जयपुर तक के लिये बड़ी रेलवे लाइन बनार्येगे। चूँकि खेतड़ी में वास्तुकार डिपार्जिट्स हैं इस लिये मैं माँग करता हूँ कि सवाई माधोपुर से खेतड़ी की बड़ी लाइन का सर्वे किया जाये और यह लाइन बिछाई जाये।

इसी तरह से मैं आप का ध्यान इस बात की तरफ भी दिलाना चाहूँगा कि राजस्थान में जो खेतड़ी माइन्स हैं उसमें लाइन बिछाने के काम को जल्दी किया जाये। इसके अभाव में राजस्थान को जहाँ नुकसान है वहाँ सेंट्रल गवर्नमेंट को भी काफी नुकसान होता है। आप करोड़ों रुपये का कापर इम्पोर्ट करते हैं जिससे आपका फारेन एक्मचेन्ज थ्रवात्र होता है।

मैं आशा करता हूँ कि मेरे सुझावों पर अवश्य ध्यान दिया जायेगा।

MR. SPEAKER : Now Shri Somchand Solanki. The hon. Members' cut motions have come in too late, and so, I am not allowing them to be moved now. But he can speak on them now. Similarly, Shri S. L. Saxena's cut motions are also too late. But he can mention them in the course of his speech. As for P. K. Deo's cut motions, they are in time and I am allowing them.

SHRI SOMCHAND SOLANKI (Gandhinagar) : I would like to mention just four or five points. The first is regarding reservations for Scheduled Castes and Scheduled Tribes in the railways. I have to mention this very firmly that the percentage of reservation is not observed in this Ministry. I have received so many complaints to the effect that persons are qualified and they have applied for the posts, but they are not called for interview and their applications are not taken up.

This has become a difficult and dangerous problem for the Scheduled Castes and Scheduled Tribes. I have written to the authorities in the Western Railway about the need to have the requisite percentage of the Scheduled Castes and Scheduled Tribe people.

Now there are so many things about these candidates.

MR. SPEAKER : He can continue after the lunch recess.

13.01 hrs.

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

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

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair*]
DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS),
1971-72—Contd.

SHRI SOMCHAND SOLANKI
I was mentioning about the transfer of Scheduled Castes and Scheduled Tribes employees working in the railways. They have a tenure of five years, but within this period they are transferred from one place to another twice or thrice a year. If they are transferred in this manner, difficulty arises about the education of their children. So, I request the hon. Railway Minister to look into this matter.

When persons are only Members of Parliament and not Ministers, they speak against the Government's policy of increasing fares but when they become Ministers they forget all these things. I have heard our present Railway Minister also speaking against increase in fares of third class passengers when he was a private Member. If you want to increase the earnings of the railways, you must find out some other ways and means. To increase the third class fare is not fair according to me.

Next I have to mention about the conversion of the narrow and metre gauge lines in Gujarat into broad gauge. This was promised by the Railway Minister and the Government. As there is no broad gauge line in Saurashtra, there is a proposal that the metre gauge line from Viramgam to Okha should be converted into broad gauge. It has also been decided by the Government and the Railway Board. So, I request the hon. Railway Minister to take immediate steps in this regard.

Viramgam is in my constituency. There is a railway crossing near Viramgam on the western side. Due to shunting it is closed practically for the whole day and transport comes to a standstill and the public is harassed. So, I request the hon.

Minister to construct an underground bridge near this station.

The Mewar Express which starts from Ahmedabad goes to Udaipur. I request the hon. Minister to see that it stops at Dabhoda, as this will help the large number of textile workers are coming from there daily to Ahmedabad.

I do not want to say anything about facilities to the passengers, as many Members have mentioned this, but I feel that there must be regularity of time observed by the passenger trains, so that the people coming from distant places to Ahmedabad are not put to inconvenience. Labourers from surrounding come to Ahmedabad. I have no time; within the short time at my disposal I have mentioned some of the important points and I request the hon. Railway Minister to look into this matter.

डा० कैलास (बम्बई दक्षिण) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय मे रेल मन्त्री का ध्यान सिर्फ उस ओर खींचना चाहूंगा जिस से कि रेल विभाग में भी समाजवाद का चित्र स्पष्ट दिखाई देने लग जाय। मुझे कुछ ऐसा लगता है कि प्रति वर्ष लोक सभा सदस्य सुभाष देने हैं लेकिन उन सुभाषों पर पूरा पूरा ध्यान नहीं दिया जाता या अगर दिया भी जाता है तो जो आवश्यक बातें हैं, जो आवश्यक सुभाष हैं उन पर मैं ऐसा मानता हूँ कि मन्त्री जी चाहें यह चाहते हों कि उन पर ध्यान जाय लेकिन इन के कुछ अधिकारी जिन्हें शायद समाजवाद ठीक नहीं लगता या वह रेल के यात्रियों की कठिनाइयों को नहीं समझ पाते, उन के कारण वे सब सुभाष कहीं पड़े रह जाते हैं। मैं रेल मन्त्री से यह पूछना चाहता हूँ कि केंजुग्रल लेबर की एक श्रेणी वर्षों से खाली आ रही है, उस की कितनी संख्या है ? मैं तो मानता हूँ कि उस की संख्या दो या डेढ़ लाख है। क्या यह केंजुग्रल लेबर की संख्या

धीरे धीरे कम हो कर समाप्त भी होगी या नहीं ? यह श्रेणी बिलकुल निकाली जायगी या नहीं और वह कब तक निकल पाएगी ? ठीक इसी प्रकार हम ने कुछ लाइसेंसड कुली हर स्टेशन पर रख छोड़े हैं। मैं देखता हूँ कि उन कुलियों की उम्र तीस से चालीस वर्ष की होती है। लेकिन कुछ ऐसे कुली भी होते हैं जिन को अपनी उम्र के 55 और 60वें वर्ष में भी काम करना पड़ता है। इसी सदन में पिछले वर्ष इंडस्ट्रियल लेबर के लिए पेंशन का कानून बनाया गया था। मैं रेल मन्त्री महोदय से यह प्रार्थना करूंगा कि इन प्लेटफार्मों पर काम करने वाले जो कुली हैं उन्हें भी पेंशन मिले। जब हम समाजवाद की भाषा बोलते हैं तो हमें चाहिए कि इन कुलीज का भी दर्जा उस में गिना जाना चाहिए जिस से कि वह पेंशन के हकदार हो जाय।

तीसरे दर्जे में इतनी भीड़ रहती है कि सिन्धियों और बच्चों को वहाँ पर खड़े रहना भी मुश्किल होता है बैठना तो नामुमकिन है। मैंने यात्रियों को डब्लू० सी० पत्रानों में भी खड़े रहते देखा है। इतने ज्यादा टिकट क्यों दिए जाते हैं और टिकट दिए जाते हैं तो उन पर यह प्रतिबन्ध होना चाहिए कि वह दूसरी रेल में सवार हो कर अपने स्थान पर जायें। रेलों में आज तीसरे दर्जे के डिब्बों को लगाने की जो व्यवस्था है उस में वृद्धि करने की आवश्यकता है। आज हम एयर कंडीशन्ड और फर्स्ट क्लास के डिब्बे ज्यादा बढ़ाते जा रहे हैं लेकिन तीसरे दर्जे के डिब्बों को जितना संख्या में बढ़ाना चाहिए उतनी संख्या में नहीं बढ़ाया है। कुछ बड़े हैं अवश्य। एक बात का और मैं मन्त्री जी का ध्यान अवश्य दिवाना चाहता हूँ कि तीसरे दर्जे के डिब्बे की जो खिड़कियाँ हैं उन पर सलाखे नहीं लगाई गई हैं। कुछ लोग अपना

[डा० कंलास]

सामान बाहर से फेंकते हैं। अन्दर यात्री बैठे हैं, स्त्रियाँ बैठी हैं, बूढ़े बैठे हैं, उस की ओर ध्यान न देने हुए सामान अन्दर फेंका जाता है और लोग खिड़कियों में से अन्दर चढ़ जाते हैं। जबर्दस्ती करते हैं। आखिर किसी को जाना है तो वह सब उपायों को देखता है। लेकिन अगर हम वहाँ सलाख लगा दें तो जो अड़चने अन्दर बैठने वालों की होती है वहाँ नहीं होंगी। कई रेलों के डिब्बों में वह सलाखें नहीं लगी हैं, इस की ओर भी मंत्री जी ध्यान देंगे।

मंत्री जी ने अपने भाषण में रेलों देर से क्यों पहुँचती हैं उस का एक कारण बताया था कि जंजीर खींची जाती है। मैं अपने अनुभव से कह सकता हूँ कि यात्रियों को जंजीर खींचने का शौक नहीं है। ज्यादातर जो जंजीरें खींची गई हैं, मैं आप के दिल्ली स्टेशन की बात कह सकता हूँ, वह इसलिए खींची गई है कि अधिकारियों ने रिजर्वेशन चार्ट तीसरे दर्जे के स्लीपर का या चेयर डिब्बे का गाड़ी चलने में दस मिनट या पाँच मिनट पहले लगाए हैं। मैं खुद जब उस अधिकारी के पास गया और पूछा कि भाई इतनी देर चार्ट लगाने में क्यों कर रहे हो तो उत्तर यह दिया गया कि मजदूर लोगों को बैठ जाना चाहिए और बैठने के बाद अपना अपना स्थान वह हड़कते हैं। मेरा यह अनुभव उस गाड़ी का है जिसे हम डी-लक्स कहते हैं। कोई व्यक्ति वहाँ पर बड़े सामान ले कर नहीं आता, ज्यादा सामान ले कर नहीं आता। लेकिन अगर रिजर्वेशन चार्ट न होने से उसे अपनी जगह का ठीक पता नहीं मालूम है और वह गलत डिब्बे में बैठ जाता है तो कितनी कठिनाई उभरती है ? मैंने यह भी देखा है कि पुरुष वर्ग तो चढ़ जाता है, स्त्रियाँ नहीं चढ़ पाती हैं। यह उन्तजार करती रहती है रिजर्वेशन चार्ट का और तबीयत यह

होता है कि स्त्रियाँ चढ़ ही नहीं पाती हैं और गाड़ी चल पड़ती है। यह जाहिर है कि वेन खींचने के सिवाय और कोई रास्ता नहीं रह जाता। किस दिन यह वाक्या हुआ मैं रेल मंत्री जी को अवश्य लिख कर भी दे दूंगा। मैंने लिखित कम्प्लेंट भी वहाँ दी है और उसका उत्तर भी हमारे पास आया है। लेकिन यह कम्प्लेंट अवश्य रह जाती है कि देर से चार्ट लगने के कारण यह कठिनाई आती है।

दूसरा अनुभव जो मुझे हुआ वह यह कि तीसरे दर्जे के कम्पार्टमेंट में यात्रियों की टट्टी में पानी नहीं है। गरमी पड़ रही है, पंखा नहीं है। एक स्टेशन गया, दूसरा स्टेशन गया। कन्डक्टर से कहा, गार्ड से कहा, जंक्शन पर स्टेशन मास्टर से कहा। लेकिन कोई सुनने वाला नहीं कि बिजली का पंखा ठीक किया जायगा या नहीं, पानी दिया जायगा या नहीं। तो ऐसी हालत में यात्री गुस्से में आकर या नाराज होकर या यह दिखाने के लिए कि अधिकारी इतने लापरवाह हैं, जंजीर खींचते हैं। अगर जंजीर खींचने के कारणों की आप जांच करें तो उनमें यही देखने को मिलेगा कि कारण हम प्रकार के ज्यादा हैं।

अन-मैन्ड क्रासिंग की बात हम सुनते अये हैं जहाँ वर्ष में सैकड़ों ही जानें जाती हैं। कई हमारे जानवर वर्ष में मर जाते हैं इन अन-मैन्ड क्रासिंग के ऊपर। तो यह अनमैन्ड क्रासिंग कब तक रहने वाली है। क्या हमारे पास कोई प्लान है कि इनको हम धीरे-धीरे घटा सकते हैं ? पाँच वर्ष में हम वात करते हैं बेकारी को दूर करेंगे। बेकारी को दूर करने का तरीका एक यह भी हो सकता है कि इन अनमैन्ड क्रासिंग की ठीक तरह से व्यवस्था हम कर दें। समाजवाद का चित्र लाने की बात हम करें और एक गरीब आदमी का बैल कट जाय, उसकी

परवाह नहीं, हम रेलवे क्रॉसिंग पर एक फाटक नहीं लगा सकते, एक चौकीदार नहीं रख सकते, यह कुछ मेरी रामझ में नहीं आता।

मैं वम्बई से आता हूँ। वम्बई में सबर्बन रेलों का क्या हाल है यह मैं जानता हूँ। सेंट्रल रेलवे पूरी कोशिश कर रही है। वेस्टर्न रेलवे भी पूरी कोशिश कर रही है। लेकिन फिर भी मैं ऐसा मानता हूँ कि जब तक ग्रन्डरग्राउन्ड रेलवेज का गवशा हमारे सामने नहीं आ जायगा तब तक हालत सुधरने की कोई आशा नहीं है। हम मुनते हैं कि कलकत्ते में ग्रन्डर ग्राउन्ड रेलवे होने वाली है, वम्बई में भी होने वाली है, लेकिन उसका नक्शा कहीं पहुँच रहा है यह नहीं मालूम। रेल मंत्री जी यदि उसके लिये कदम बढ़ाते हैं। उन्होंने शायद पहले बढ़ाया हो, लेकिन वह वैसा ही रह गया, अब यदि वह इसकी ओर कदम बढ़ाते हैं तो शायद दस साल बाद या बीस साल बाद ग्रन्डर ग्राउन्ड रेल हो जायेगी। जब जनसंख्या बढ़ती चली जा रही है तो यह आवश्यक हो जाता है कि हम ग्रन्डर ग्राउन्ड रेल की प्लानिंग को आज पूरा करें :

रेलवे बोर्ड के विषय में काफ़ी चर्चा, काफ़ी कटु शब्द कहे गये हैं। मैं उनको दोहराना नहीं चाहता। मंत्री जी शायद बन्दी हैं रेलवे बोर्ड के जिसके उदाहरण एक नहीं पचासों दिये जा सकते हैं। डेढ़ करोड़ रुपया रेलवे बोर्ड पर खर्च होता है : रेलवे बोर्ड के अधिकारी सदन में आ कर बैठते हैं, मुनते भी हैं, शायद इस कान से मुनकर उस कान से निकाल देते हैं, क्या कठिनाइयाँ हैं कि देश के इस विभाग को वे पूरी ताकत से नहीं संभाल पाते। लेकिन क्या हम रेलवे बोर्ड की बजाय जनरल मैनेजर्स की एक कमेटी नहीं बना सकते जो हमारे मंत्री जी की सहायता कर सके। जिससे कि जो कुछ यहाँ पर आवश्यकताओं की माँग है, अपने क्षेत्र से लेकर नेशनल

लेवल तक उसको राष्ट्रीय ढंग से पूरा करें। मैं रेलवे बोर्ड का विरोधी नहीं हूँ, लेकिन बोर्ड के सदस्य अगर इस ध्यान से काम करने लग जायें कि वे राष्ट्रीय हित में कर रहे हैं, न कि किसी को खुश करने या नाखुश करने के लिए कर रहे हैं, तो ठीक कार्य हो सकेगा।

इन शब्दों के साथ मंत्री जी ने जो डिमाण्ड्स रखी हैं, उनका समर्थन करता हूँ।

SHRI P. K. DEO (Kalabandi) : Sir, instead of beating about the bush, I would confine my observations to the cut motions which I have moved and I would like to get categorical answers to those points.

The most important line is the Talcher-Bimlagarh line. It is a matter of life and death for Orissa. The minister visited Orissa the other day, and he must have been seized of this problem. I was glad to see his photograph with a bouquet of flowers. We are hospitable people and we treat our guests with garlands and bouquets. Otherwise, as the situation developed after the statement of the minister that the techno-economic survey has suggested that this line is going to be uneconomic, he would have received brickbats. But we do not like to go that extent. But he must have realised the commotion and dissatisfaction among the people of Orissa by not giving clearance to this small link of 50 miles, which will link the deepest seaport of this country-Paradip-with the hinterland which is rich in mineral and other natural resources. It is in a sense the Ruhr of India. Orissa boasts of the largest iron ore deposits in this country. A survey has been made by the Orissa Geological Department and they have come to the conclusion that besides the needs of various steel plants in India, Orissa alone would be able to export high grade iron ore to the extent of 500 million tonnes. Paradip is specially meant for export of iron ore for which there has been a continuously increasing demand from Japan and other countries.

[Shri P. K. Deo]

It is no use saying that iron ore from Kiriburu and Bolani will be diverted to Vizag and ore from Barbil-Banspani area would be diverted to Haldia port.

The previous government had brought it to the notice of the Government of India and we have got the most surprising and disappointing reply. The reply was that the route would be much more if the iron ore is transported to Paradip than to Haldia. The distance from this iron belt to Haldia is 399 kilometres and to Paradip 431 kilometres. Only for 32 kilometres such a strong case of Orissa is going to be sacrificed at the altar of partisanship. So, I would most emphatically request that this link which is so vital from the point of view of Orissa, should be taken up and no plea or excuse should be tolerated.

Secondly, if it is not possible, then Jakpura-Banspani railway line should be taken up.

Sometime back we, the leaders from this side of the House, have jointly addressed a letter to the Railway Minister to have an east-coast west-coast express; that is to say, to extend the Bombay-Nagpur Express to Visakhapatnam so that the naval headquarters of the east coast and west coast could be connected. That will go a long way to meet the demands of the local people, especially because Visakhapatnam has been neglected all along and there is no express train to that place. I hope the Railway Minister will not throw this letter in his waste paper basket, as some people say. I hope there is no truth in these allegations. If there is any truth in the allegation that the Railway Minister has issued instructions that the letters of Members of Parliament need not be replied to, then I have nothing to say.

Then, it is high time that we should consider the shifting of the headquarters of the South-Eastern Railways to some central place. Calcutta is getting congested. To

relieve the congestion in Calcutta some very good decision was taken some years back to shift some of the offices of the North Eastern Railways to Gorakhpur. Similarly, the offices of the south eastern railways should be shifted to a central place like Bhubaneswar or Jaspada. The Orissa Government has already approached the Railway Ministry in this connection. I hope the Railway Minister will give his most sympathetic consideration to this matter.

SHRI CHAPAL BHATTACHARYYA (Giridih): Sir, I would not go into the major questions which were raised during the general budget discussion, namely, the capital invested, the working ratio, the 1965 convention, the differences in the projection as regards freight and passenger traffic given by railways as well as those mentioned in the Fourth Plan. These differences have to be reconciled and only then we may arrive at a more correct picture of the economy of the railways.

I would like to look at the working of the railways from the opposite end of the telescope as it were. I would not confuse the task of managing human nature with the task of transmuting it. The management of human nature has become the prime requisite in this biggest public sector undertaking; namely, the railways. Here the South Eastern Railways and the North Eastern Railways, which should have been gold mines, are becoming copper mines. May be, they may be relegated even to the position of an iron ore mine, but they could have been a gold mine in the matter of revenue receipts and earnings.

How has this come about? A deep probe is necessary. An attack against the Railway Board is beside the point, although the Railway Board has not helped very much. '*Yad yad acharati srastha*' says the Gita. Fish rots from the head. We must make sure that the failure in the working and the economics of the railways has not come about from a failure of the top.

Granting that, I would repeat, the major problem, is the task of managing human nature. We know that after goods are loaded into the wagons, the train gets stopped at wayside station and the goods are unloaded and compensation asked and paid for. Before dieselisation and electrification this was a very common occurrence and experience. Because of the increase in speed this has stopped a bit, but by and large the built-in corruption and malpractices in the operation of the railway system remains.

The mere fact that we have to ask for an increase in freight and fares is itself a confession of the failure to tackle corruption and malpractices. Only the other day I was coming from my constituency to Delhi. At the railway station I asked if on the Amritsar Mail any berth was available. "No, no berth," the conductor blandly assured me. I told him "You are making a statement; you may be in difficulty if there is a berth." "Oh, yes you can come along; I will give you one," he said. But the first class bogies were in the rear and it was dead of night, 1.30. "All right, put me in the air-conditioned which was just near about," I said. Then the entire trouble started. I got into the air-conditioned class. I wanted to pay the extra money but the conductor guard will not give the certificate. The guard will not give the certificate because I held no platform ticket. The identity card did not help. The conductor guard got down at Madhupur; the other person got down at Jhajha and by the time I reached Patna there was nobody to say from where I travelled and there was nobody to accept the money except after an hour's wait. I make a positive statement. If this can happen with a passenger like me. I do not know what is happening to the vast majority of honest, *bona fide* passengers and there are quite a lot of them. They are being forced. They are told, "why pay to the railways; you share it with us."

As I said, it is the task of managing human nature. I want the Railway Board;

the Railway Ministry and the General Managers to evolve certain practices and *modus operandi* by which the honest and *bona fide* traveller could be protected against the operations of such railway employees. If that is done, I am quite sure, this deficit will be converted into surplus and our Railway Minister would have wrung out the surplus from the jaws of the deficit.

Now, coming to certain local problems, there should be a link line between Giridih and Gomoh. The main line and the grand chord will then get linked up. There was a proposal to link Giridih with Hazaribad Road. But because Gomoh is now becoming the hub of an industrial complex, I suggest, on the ground of traffic density and possible freight load, this issue has to be seriously investigated. I go further to say that if Giridih-Madhupur line is extended and linked with Bhagalpur via Dumka, we shall have north to south railway system, linking Bhagalpur to Rourkela. It will have strategic importance also. So, that aspect may also be looked into.

After all, the railway is a monopoly and it is a public sector monopoly. The consumer is not always wrong. In fact, the consumer should be presumed to be right. That has been given a go-by. We have stringent provisions of law against ticketless travel. I welcome that. Only the law should not be turned against the *bona fide* traveller.

One of the major points of this built up corruption that I was going to say was with regard to the railway protection Force and one of the major centres is Andal. I think, I have given sufficient hint for the Railway Minister to work on it.

डा० गोविन्द वास रिश्वाशिया (भाँसी) :
 अध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे बजट पर सरकारी
 मार्गों का समर्पण करते हुए आपके द्वारा रेलवे
 मन्त्री महोदय से कुछ अनुरोध करना चाहता

[डा० गोविन्द दास रिछारिया]

हैं। पहली चीज़ यह है कि रेलवे भारत सरकार का सबसे बड़ा संस्थान है जोकि सरकारी तौर पर चलाया जा रहा है। आज जब कि लोक सभा की तरफ से देशवामी यह महसूस करते हैं कि यह समाजवाद की तरफ कदम बढ़ाना चाहती है तो मेरा रेलवे मन्त्री जी से अनुरोध है कि रेलवे प्रशासन में इस तरह का परिवर्तन करें, उसमें इस तरह की गति पैदा करें कि उसका छोटे से छोटा मजदूर, उसके इंजन चलाने वाले ड्राइवर, उसके बलक और उसके सभी कर्मचारी यह महसूस करें कि रेलवे के प्रशासन में उनका भी हिस्सा है। आज रेलवे का सरकारीकरण तो है, भारत सरकार उसको चलाती है लेकिन जिस तरीके से उसका प्रशासन चल रहा है उसको हम समाजीकरण नहीं कह सकते हैं। उसमें निश्चित तौर से, या तो एक कमेटी बनाकर या जिम तरह से भी रेल मन्त्री उचित समझे, उसमें परिवर्तन लायें और हर एक स्तर पर उसके प्रशासन में, चाहे यूनियनों के द्वारा चाहे दूसरी तरह, उनके जो मजदूर हैं, जो छोटे कर्मचारी हैं, जो उसके कारखानों के कर्मचारी हैं उनका भी प्रशासन में हिस्सा हो। यह परिवर्तन करना आज अत्यन्त आवश्यक है।

दूसरी बात यह है कि आज ट्रेनों में जो असुरक्षा की भावना पैदा हो गई है उसको शीघ्र से शीघ्र दूर किया जाये ताकि उसके यात्री और उसमें चलने वाले रेलवे कर्मचारी आने को सुरक्षित महसूस कर सकें। इसी प्रकार से आज रेलवे में पहुँचने की आदी सी हो गई है, खासकर आंत लाइनों पर तो यह स्थिति है कि हर ट्रेन देरी से पहुँचती है इसलिए इसमें भी शीघ्र ही सुधार करने की आवश्यकता है।

मैं आपके द्वारा मन्त्री जी को कुछ साधारण

से सुझाव देना चाहता हूँ। भाँसी में सागर जो नेशनल हाईवे है उसको भाँसी मानिकपुर रेलवे लाइन भाँसी के पास काटती है तो उसकी क्रासिंग पर एक पुल होना अत्यन्त आवश्यक है। इसी तरह से भाँसी से दिल्ली जो सड़क है उसको भी रेलवे लाइन जहाँ काटती है वहाँ पर एक पुल का होना अत्यन्त आवश्यक है।

इसी प्रकार से मुझे यह निवेदन करना है कि भाँसी के पास ही एक बहुत बड़ा कारखाना है जिसके सारे मजदूर रेलवे लाइन के दोनों तरफ रहते हैं और वहाँ पर आने जाने में उनको कष्ट है। वहाँ पर एक पुल उनकी मुविधा के लिए बनना अत्यन्त आवश्यक है।

इसी तरीके से बड़े-बड़े स्टेशनों पर जैसे वरुआ सागर, मऊरानीपुर और मोंठ पर शौड बनाये जायें।

आपको ज्ञात है कि उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ से हजारों मजदूर बम्बई जाते हैं। लेकिन कोई सीधी मेल ट्रेन लखनऊ से बम्बई के लिए नहीं जाती है। अतः एक डाइरेक्ट ट्रेन वाया भाँसी लखनऊ से बम्बई की तरफ चलाई जाये।

दिल्ली से बम्बई या दिल्ली से मद्रास के लिए जितनी ट्रेनें चलती हैं उनमें स्लीपर्स की संख्या बड़ा दी जाय ताकि मध्यम वर्ग के लोग जो स्लीपर में चलना पसन्द करते हैं, उसका लाभ उठा सकें। अर्थात् स्लीपर आवश्यकता को देखते हुए कम लगाये जाते हैं।

इसी तरीके से एक सड़क भाँसी स्टेशन से शहर की तरफ जाती है जो कि रेलवे एरिया के अन्तर्गत है। वह बहुत कम चौड़ी है। उसको चौड़ा किया जाय जिससे आधुनिक याता-यात ममुचित तरीके से चल सके।

इन शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का समर्थन करते हुए आपको धन्यवाद देता हूँ।

SHRI TRIDIB CHAUDHURI (Berhampore): I decided to participate on the discussion on the Railway Grants only to pin-point the grievances of the Sealdah Division of the Eastern Railway and one particular line of the Howrah Division, the BAK Loop which connects Barharwa and Farakka with Howrah. I could have as well agitated these points in the Divisional level MPs' Consultative Committee that we have, but, unfortunately, my attempt of doing so has till now produced no results.

We are all by now conversant with the vigorous campaign that has started in the Railways—I do not know how long it will continue—under the aegis of the Railway Minister himself about punctuality. The problem in Sealdah Division, particularly, in the Lalgola section of the Sealdah Division is not punctuality. We should thank the Heavens if out of the seven up and down trains that we have at least if they reach two to three hours late. It is not due to law and order problem alone. Upto Krishnanagar there is electric traction where theft and other troubles have become almost endemic. That apart, over half of the Sealdah Division the traction is by steam and for three days now all steam-driven trains have been stopped. That means that at least the one district which I represent has been notified that they have to go without trains for an indefinite period of time.

Here is an advertisement issued by the Divisional Superintendent (Sealdah Division); which I have got, with me. He has notified this, that because of the stoppage of work of the labourers of the local coal contractor, Ranaghat, the entire steam-driven engines have been stopped working on this line. Till yesterday no news have come that the trains have started working, or what steps have been taken by the Railway Administration to resume the Railway Services.

I don't have much time, but I would like to impress this upon the Railway Minister and through him on the Railway Administration.

Ministers come and go. The Railway Board and the Railway Administration have a permanent lease of life. Let them explore the potentialities of two lines. One is the BAK loop-line. It can be our fifth alternative route on the very heavily congested Eastern Railway. They should also explore this in view of the economic and traffic potentialities of the Lalgola Section in the Sealdah Division. If that line is modernised, if the tracks are renewed properly, if proper attention is paid, then it could give us the sixth alternative route on the Eastern Railway and connect upper India with the port of Calcutta.

I would particularly like the Railway Minister to explore and investigate about the percentage of the over-aged engines that work in the Sealdah Division particularly. It seems to me somehow that all the over-aged engines, steam-engines particularly, are dumped over in that section. Somehow or other, the Railway Administration seem to have given up the Sealdah Division as lost for many reasons. So, all the over-aged engines, engines which every now and then, develop troubles, are dumped on this Railway.

Let him look into the Works Programme in these Railways. I find that many plans, many schemes have been sanctioned as early as 1966-67. One such is the over-bridge in the Berhampore court station, sanctioned as early as 1966-67. It has not been taken up till now. Whenever we ask, they say, this is going to be taken up immediately. Sanction is there; money is sanctioned; but nothing is being done. Why should such things be allowed to happen?

I request the hon. Railway Minister kindly to look into these points which I have mentioned.

SHRI DHAMANKAR (Bhiwandi): A circular has been issued by the Member (Transportation) Railway Board. That has been circulated by the hon. Minister. I hope it will be implemented and that punctuality becomes the order of the Railways.

We, Members of Parliament, bring out certain grievances or certain points to the notice of the Chairman (Railway Board). There is no acknowledgment or any reply from the Chairman (Railway Board.) I don't know whether that is considered a supreme body, more supreme than this honourable House. That is our very sad experience. I request the hon. Minister to change these things.

I want to stress on the expansion of the Konkan Railway. This line is to be from Diva to Dasgaon. But it goes up to Uran only. The Railway Minister should expedite the work and complete this line as early as possible.

The Adibasi area of Thana district has been without a railway so many years. In the Second Five Year Plan and also the Third Five Year Plan, the Maharashtra Government had been proposing the construction of a railway line connecting the Western Railway from Dahanu and Palghar to Kalyan and Diva. Now, there is some survey going on for connecting Bassein to Diva. It will serve the purpose to some extent, but I would request the Railway Minister to issue instructions to the railway authorities doing the survey work that they should contact the local MPs so that the railway line, instead of going through the barren area, could go by the side of the villages, so that there would be an opening for those villages.

As regards suburban trains, Bombay is a big city and it has big problems. There are commercial offices, industrial offices and railway offices centered in Bombay. There is not enough living accommodation in Bombay, and so, the people prefer to stay in suburbs up to

Karzat and Kopoli on the central Railway and palghar and saphala on the Western Railway. I would request the Railway Minister to extend the electrification work up to Karzet and Kopoli so that the suburban train from Bombay could run up to Kopoli. Kopoli is fast developing into an industrial area, and very big industries are coming up there, and it is giving employment to thousand of villagers from that area. There are trains up to Virar and Palghar and Saphala, but these are not sufficient. If shuttle trains could be run or the local trains could be extended up to Dahanu, it will relieve the congestion on the local trains and give relief to the passengers who go to Bombay for their daily maintenance. The Dahanu area also should be linked to Bombay by local trains or suburban trains or shuttle service.

The Ambernath area is also fast developing and new industries are coming up there. I would suggest to the hon. Minister the introduction of another small station between Batlapur and Ambernath, because it will help the factory and also the factory workers.

Then, the Matheran hill station is developing very fast and it is quite suitable for middle class people. The Maharashtra Government are encouraging its development as a hill-station. But we find that the railway authorities are increasing the fares; even third class fares are very high. Of course, the first class fares are very high too. No concessions have been given either to students or others. The Maharashtra Government and the Central Tourism Department want to encourage tourism and give facilities to the middle class people to reach this hill-station as a health resort. But all concessions have been denied for the Matheran hill-station on the plea of economy. I can understand grounds of economy, because Railway runs only for a very few months. But this service should be run efficiently. The railway engines there are out of order for days together. I would suggest that the coal engines should be replaced by diesel engines.

Another strange thing is that the staff at Matheran are not given hill-station allowance, because the height of Matheran is slightly less than the schedule fixed by the railways some years ago. I would submit that people at hill-stations should get hill-station allowance not because of the height of the hill-station but because of the living conditions there. Everything is very costly there, and the common man who goes there has to spend more. Therefore, I would submit that the railway staff there should get the hill-station allowance.

I would like to make now a few suggestions in regard to the Poona Mail. The railways have been kind enough to have a Mahalaxmi Express from Bombay to Kolhapur. This has given relief to thousands of passengers. But it has created some new problems. The Poona Mail has been discontinued. I would request the Railway Minister to re-start the Poona Mail because the commuters, traders, and servants who go daily from Poona to Bombay do not get any accommodation in the Mahalaxmi Express since it is already crowded from Kolhapur and Sangli and other stations. If the Poona Mail is re-started, it would help the people travelling from Poona and Lonavla to Bombay.

Lastly, I would suggest to the hon. Minister to enforce economy on the railways. Absence of economy and corruption are the two things which are hampering the economy of the railways. This Protection Force, instead of giving protection to passengers, becomes a nuisance to them. In suburban trains, I find they come in and squeeze the passengers and enjoy the facilities rather than give protection to the passengers. I would request the Railway Minister to look into this. In fact, there is some duplication of work; we have the Railway Police and along with that the Railway Protection Force. Of course, in railway yards and sheds, where theft, looting and pilferage is there, they do some good work and that has to be

appreciated. But in suburban trains, they cause nuisance to the travelling public.

With these words, I thank you for the opportunity given to me.

श्री रघु प्रताप सिंह (बाराबंकी): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका हृदय से आभारी हूँ जो आप ने रेलवे बजट पर अपने विचार प्रकट करने का अवसर मुझको दिया।

एक रेलवे मंत्री का उत्तरदायित्व बड़ा कठिन होता है। उसका एक ऐसा विभाग होता है जिसका सम्बन्ध देश के गरीब, अमीर, औरत, मर्द, बच्चे, नौजवान और बूढ़े सबसे होता है, और उसके कारण यह स्वाभाविक है कि जब देश के प्रत्येक वर्ग से इस विभाग का इतना घनिष्ठ सम्बन्ध हो, तो उसके सम्बन्ध में माननीय सदन में अधिक से अधिक चर्चा हो। हम एक ओर यह चाहते हैं कि रेलवे से जनता को अधिक से अधिक सुविधायें प्राप्त हों, दूसरी ओर हम यह भी चाहते हैं कि रेलवे का बजट घाटे का बजट न हो। यह दोनों चीजें एक साथ होनी कितनी कठिन हैं इसको इस सदन के माननीय सदस्य स्वयं समझ सकते हैं। फिर भी एक बजट के द्वारा मंत्री महोदय ने बजट को जो एक नई दिशा देने का प्रयत्न किया है वह अत्यन्त सराहनीय है। मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ।

यात्री यातायात की आमदनी से रेलवे खर्च को नहीं निकाला जा सकता यह बात सही है, मगर यह भी सही है कि आज भी बहुत से यात्री गाड़ियों में लोग बिना टिकट चलने हैं, और उस में थोड़ा बहुत हाथ अधिकारियों का भी होता है। उन पर रोक लगाने की आवश्यकता है। इस बात की आवश्यकता है कि शीघ्र से शीघ्र इसका उपाय निकाला जाय जिसमें कि बिना

[श्री रुद्र प्रताप सिंह]

टिकट यात्रियों के चलने से रेलवे को जो घाटा हो रहा है वह समाप्त हो सके।

इसके साथ साथ यह भी आवश्यक है कि अधिक हार्स-पावर वाले एंजिन चलाये जायें जो कि अधिक बड़ी गाड़ियों और अधिक डब्बों को ले चल सके। इससे एक तरफ तो पैसेन्जर्स को यात्रा की सुविधा प्राप्त होगी और दूसरी ओर एक ही इंजिन से जितने लोग आज काम कर रहे हैं सिर्फ उतने ही लोगों से आप ज्यादा काम ले सकते हैं। इसमें एक तो आमदनी ज्यादा हो सकेगी, साथ ही साथ कम दर वाली वस्तुओं से जो हानि होगी उसके सम्बन्ध में यातायात की लाभदायकता को भी सुनिश्चित करना होगा।

आज यह कहा जाता है कि कार्य-संचालन की लागत में वृद्धि हो रही है। जब हम चाहते हैं कि रेलवे का विकास हो और प्रगति हो तो इस दिशा में लागत में वृद्धि बड़ी स्वाभाविक बात है। साथ ही कर्मचारियों के वेतन भत्ते में जो वृद्धि हो रही है वह भी हम समझते हैं आर्थिक दृष्टि से एक बड़ी न्याय-संगत बात है। इन कमियों को पूरा करने के लिए माननीय मंत्री महोदय ने कम दर की वस्तुओं का पुनर्वर्गीकरण करने, कोयला, कोक, लोहा और इस्पात की ढलाई पर कर में वृद्धि करने का जो प्रस्ताव किया है, मैं समझता हूँ कि वह उचित प्रस्ताव है। उसका असर अभी-अभी पर पड़ने जा रहा है, हिन्दुस्तान का करोड़ों गरीब जनता पर उसका भार पड़ने नहीं जा रहा है।

मैं मंत्री महोदय से इस बात का अनुरोध करना चाहता हूँ कि तृतीय श्रेणी के यात्रियों के किराये में जो वृद्धि की जा रही है वह उचित बात नहीं है। अभी-अभी लोकसभा के मध्याह्निक चुनाव हुए हैं। इसमें जनता ने हमको एक मैडे

दिया है, एक आदेश दिया है और वह है सामाजिक और आर्थिक विषमता को समाप्त करने का। उसको दृष्टि में रखते हुए यह उचित प्रतीत होता है कि मंत्री महोदय ने तृतीय श्रेणी के किराये में जो वृद्धि का प्रस्ताव किया है, उस को वह वापिस ले लें।

15.00 hrs.

साथ ही साथ इस बात के लिये मैं मंत्री महोदय की सराहना करना चाहता हूँ और विभाग की प्रशंसा भी करना चाहता हूँ कि इस बजट में यह बात कही गई है कि बहुत सा घाटा विभाग में मितव्ययता करके और कार्यकुशलता बढ़ाकर पूरा कर लिया जायगा। निश्चित रूप से अगर यह कदम उठाया गया तो हमें विश्वास है कि इस विभाग का घाटा बहुत हद तक इससे कम हो जायेगा और तृतीय श्रेणी के किराये में वृद्धि आपको नहीं करनी पड़ेगी।

तृतीय श्रेणी में जो लोग यात्रा करते हैं उनकी स्थिति बहुत ही दयनीय है। डब्बों की कमी होने की वजह से यात्रा में उन लोगों को बहुत असुविधा उठानी पड़ती है। अनेक माननीय सदस्यों ने कहा है कि स्त्रियों और बच्चों को तो बहुत ही कठिनाई का सामना करना पड़ता है और यह सही बात भी है। इसलिए इस बात की आवश्यकता है कि तृतीय श्रेणी के डब्बों में वृद्धि की जाये और इस वृद्धि के साथ साथ यह भी आवश्यक है कि एंजिन लगाये जायें जिन में और अधिक डब्बों को ले जाने की शक्ति और क्षमता हो। इससे लागत में अधिक वृद्धि नहीं होगी और हम यात्रियों को अधिक सुविधाएँ भी प्रदान कर सकेंगे।

सरकार द्वारा तत्काल रोजगार देने की दिशा में जो कदम उठाये जा रहे हैं उनमें एक कदम यह भी है कि नीचे और ऊपर के पुलों का

निर्माण किया जाए। यह अच्छी बात है। मैं एक सुभाव देना चाहता हूँ। बहराइच और बाराबंकी के बीच घाघराघाट पर रेल पुल के ऊपर सड़क के पुल का निर्माण किया जाये तो फैजाबाद डिबीजन पर भी जनता को लाभ हो सकता है। इससे उसका बहुत बड़ा कल्याण होगा और बहुत बड़ी उन्हें सुविधा प्राप्त होगी।

प्रशासनिक सुधार और समय पालन की जो बात कही गई है वह बहुत अच्छी बात है। इसके बारे में जनता को बड़ी शिकायत है। हम समझते हैं कि इसको कर देने से जनता को लाभ पहुंचेगा। चूंकि समय बहुत कम है, इस वास्ते मैं अपनी बात यहीं समाप्त कर दूंगा। जनहित को दृष्टि में रखते हुए भी इस विभाग में आर्थिक लाभ हो सकता है। उसको दिखाकर रेलवे विभाग को एक ज्वलंत उदाहरण प्रस्तुत करना होगा और यदि उसने ऐसा किया तभी हमारे समाजवाद का भवन अधिक मजबूत हो सकेगा। सम्भव है कि केवल एक बजट के द्वारा सारी समस्याओं का निराकरण न हो सके। फिर भी तीव्रता के साथ हम उस और अग्रसर हो रहे हैं इसमें कोई सन्देह नहीं है।

मंजिल मिले, मिले, न मिले, इसका गम नहीं। मंजिल को जुस्तजू में मेरा कारवां तो है ॥

इन शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का हार्दिक स्वागत करता हूँ।

श्री जांबुवंत धोटे (नागपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल विभाग के ऊपर सदन में काफी बहस हुई है। इस बहस के दौरान रेल मंत्री के ऊपर काफी करारा हमला भी किया गया, उन तीव्र टीका टिप्पणी भी की गई। मैं रेल मंत्री के ऊपर या उनके कारोबार के ऊपर टीका टिप्पणी करने नहीं जा रहा हूँ। दरअसल मैं

रेलवे में जो गड़बड़ी है, इसकी जिम्मेदारी रेल मंत्री के ऊपर आती है या नहीं, यह भी हमें देखना चाहिए। आज इस देश में सरकार किस की चल रही है, इसके ऊपर भी गौर करना चाहिए।

हमारे देश में प्रजातन्त्र है या हुकमशाही है या नौकरशाही है, यह बतलाना बड़ा मुश्किल है। अगर साफ शब्दों में कहना पड़े तो कहना होगा कि इस देश में खासतौर पर रेल विभाग में ब्यूरोक्रेटिक डैमोक्रेसी चल रही है। जब नौकरशाही ही हकूमत कर रही है तब ऐसे वक्त में हम बेचारे रेल मंत्री को क्या कहें? रेल विभाग में क्या चल रहा है और क्या नहीं चल रहा है इसकी मालुमात रेल मंत्री तक पहुंचती है या नहीं इसमें मुझे शक है। इस वास्ते कई बातें जो होती हैं उनके ऊपर गौर नहीं होता है। मंत्री लोग आते हैं और चले जाते हैं। मैंने देखा है और पढ़ा है कि हर रेल बजट जब आता है तो मंत्रियों पर करारी चोटें होती हैं। यहाँ लोक-सभा में भी करारी चोटें की जाती हैं। मंत्री चला जाता है, डिपार्टमेंट वहीं का वहीं रह जाता है। उसमें कोई तबदीली नहीं होती है, उसका जो दृष्टिकोण है वह वैसे का वैसे रहता है। जो बेंडंगा काम होता है वह वैसे का वैसे चलता रहता है। आज सवाल है कि इस ब्यूरोक्रेटिक डैमोक्रेसी को हमें खत्म करना है या नहीं? या नौकरशाही के भरोसे ही हमें सरकार चनाना है? मंत्री ने कभी चाहा है क्या कि रेल विभाग में कुछ तबदीली करें, कुछ बदल करें, मुझे नहीं लगता। और अगर चाहा भी है और बोशिश भी की है तो वह बदल करने में सफल नहीं हो सका।

हर बार घाटे का बजट लाया जाता है और उसकी आलोचना होती है। समाजवाद की बात हम कहते हैं, समाजवादी ढंग से हम चलना

[श्री जांबुवंत धोटे]

चाहते हैं और समाजवाद का ढिंढोरा हम सारे संसार में और इस देश में पीटते हैं, ऐसे वक्त में हमारी जो योजनाएँ हैं वे सही मानों में समाजवाद के सिद्धान्तों को लेकर बनाई जाती हैं या नहीं यह भी हमें देखना चाहिये। डाक्टर बी. बी. कृष्णामूर्ति नाम के एक बड़े नामी इकोनोमिस्ट हैं। उन्होंने एक प्रबन्ध लिखा है जिसका शीर्षक है 'प्राइसिंग इन प्लांड इकोनोमी'। इस शास्त्रीय प्रबन्ध में डाक्टर बी. बी. कृष्णामूर्ति ने बताया कि समाजवादी अर्थव्यवस्था में रेल का किराया, भाड़ा कभी बढ़ता नहीं है बल्कि वह दिन प्रति दिन घटता ही जाता है। वह प्रबन्ध इतने अच्छे ढंग से लिखा गया है, वह ग्रन्थ इतना अच्छा लिखा गया है कि उनकी तारीफ सारे संसार में हुई है और इस देश में भी हुई है। वह किताब इस ब्यूरोक्रसी ने पढ़ी है या नहीं, नौकरशाही ने पढ़ी है या नहीं, मुझे मालूम नहीं है। लेकिन मैं आपके माध्यम से, उपाध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय से दरखास्त करता हूँ कि वह इस किताब को, 'प्राइसिंग इन प्लांड इकोनोमी' को पढ़ें। वह न केवल इस किताब को पढ़ें बल्कि जो उसूल और सिद्धान्त उसमें बताये गये हैं, उनको अपनाकर उस रास्ते से अगर हमारा रेल विभाग और रेल मंत्री चलें तो आप देखेंगे कि हर साल आपको किराया, भाड़ा बढ़ाने की आवश्यकता महसूस नहीं होगी बल्कि वह हर साल कम होता चला जायेगा। अब होता यह है कि हर साल रेल का किराया बढ़ने के साथ साथ लोगों की दिक्कतें भी बढ़ जाती हैं। जिस तरह से रामायण में कहा गया है कि हनुमान की दुम की कोई सीमा नहीं और बढ़ती ही जाती है, लम्बी ही होती जाती है, उस पर कोई रुकावट नहीं, उसी प्रकार से जो रेलों का किराया, भाड़ा है वह शुरू से ही और खासतौर पर पिछले पच्चीस साल से बराबर

बढ़ता ही चला गया है।

यह कहा जाता है कि चूँकि रेलों को घाटा होता है, इस वास्ते घाटे का बजट पेश करना पड़ता है। यह क्या सही है? मैंने जो पढ़ा है, जो अध्ययन किया है, उसके अनुसार मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को बतलाना चाहता हूँ कि हमारा रेल बजट घाटे में कभी भी नहीं चला है और इन पिछले पच्चीस साल से कभी घाटे में चला ही नहीं है बल्कि हर साल रेल विभाग से सरकार की तिजोरी में करोड़ों रुपया जमा किया जाता रहा है। इसको बहुत थोड़े वक्त में रेल मंत्री जी को आपके द्वारा बतलाना चाहता हूँ।

जो पंसा सरकारी तिजोरी में जमा किया जाता है, वह मुनाफा है। वह पिछले पच्चीस सालों में हवेशा सरप्लस रहा है। मैं कुछ सालों के आँकड़े देता हूँ। कुछ सालों की टोटल ग्रामदनी यह है :—

1951-52	290.82 करोड़ रुपये
1955-56	316.29 करोड़ रुपये
1960-61	456.80 करोड़ रुपये
1965-66	733.57 करोड़ रुपये
1969-70	951.28 करोड़ रुपये
1970-71	1004 करोड़ रुपये
1971-72	1044 करोड़ रुपये

इन आँकड़ों से प्रकट होता है कि पिछले बीस सालों में रेलवे की टोटल ग्रामदनी 290 करोड़ रुपये से 1044 करोड़ रुपये तक पहुँच गई है। खासतौर से तीसरी पंच-वर्षीय योजना से लेकर आज तक इन दस सालों में रेलवे की ग्रामदनी दुगनी हो गई है।

इन सालों में रेलवे का जो इनपुट खर्च हुआ है, अर्थात् प्रशासन, रिपेयरिंग, फ्यूल,

कोयले और तेल आदि पर खर्चा, वह इस प्रकार

1951-52	137.62 करोड़ रुपये
1955-56	151.96 करोड़ रुपये
1960-61	229.14 करोड़ रुपये
1965-66	355.63 करोड़ रुपये
1969-70	501.42 करोड़ रुपये
1970-71	532.13 करोड़ रुपये
1971-72	557.14 करोड़ रुपये

1969-70	284.72 करोड़ रुपये
1970-71	227.64 करोड़ रुपये
1971-72	290.59 करोड़ रुपये

1971-72 में भी रेलवे विभाग से सरकारी तिजोरी 290.59 करोड़ रुपये जाने वाले हैं। इसके बावजूद हमें बताया जाता है कि रेलवे का बजट घाटे में है। अगर मंत्री महोदय 'प्राइसिंग इन प्लॉड इकोनामी' को पढ़ लें, तो वह हर साल किराया और भाड़ा बढ़ाने के बजाय उनको घटायेंगे।

इन इनपुट खर्चों में मजदूरों की मजदूरी और कर्मचारियों की तन्खवाह नहीं मिलाई जाती है। मजदूरों की तन्खवाह सालाना हिस्साब इस प्रकार है :—

1951-52	42.53 करोड़ रुपये
1955-56	54.76 करोड़ रुपये
1960-61	73.12 करोड़ रुपये
1965-66	121.16 करोड़ रुपये
1969-70	165.14 करोड़ रुपये
1970-71	184.23 करोड़ रुपये
1971-72	196.27 करोड़ रुपये

अगर इनपुट खर्चों और मजदूरी तथा तन्खवाहों पर खर्चों को मिला दिया जाये और उसको टोटल इनकम से निकाला जाये, तो रेलवे विभाग को जो मुनाफा होता है, जो सरकारी तिजोरी में जमा होता है, वह इस प्रकार है :—

1951-52	110.67 करोड़ रुपये
1955-56	109.67 करोड़ रुपये
1960-61	154.54 करोड़ रुपये
1965-66	256.78 करोड़ रुपये

रेलवे विभाग में जो मुनाफा होता है, वह डेवलपमेंट फंड, रिजर्व फंड और रेलवे कं खसारा फंड में और केन्द्रीय सरकार के बजट को मदद देने के लिए तबसीम किया जाता है। रेलवे और सरकार के बीच में जो एग्रीमेंट है, उसके अनुसार यह रकम देने की व्यवस्था है। पूंजीवादी अर्थ-व्यवस्था में और खासतौर से प्राइवेट सैक्टर में जो संगठित उद्योग चलते हैं, उनमें जो ऐसा खर्चा बताया जाता है, अर्थशास्त्र के सिद्धान्त के अनुसार हम उस को खर्चा नहीं मानते हैं, बल्कि आमदनी मानते हैं।

यह कहना एकदम भ्रू5 है, सफेद भूठ है कि रेलवे विभाग को नुकसान होता है। मेरी प्रार्थना है कि रेल मंत्री गहराई में जाकर देखें कि उस की इकानोमिक्स क्या है, उसका सिद्धान्त क्या है, उसका उसूल क्या है।

समाजवादी अर्थ-व्यवस्था के अन्तर्गत राष्ट्रीय सम्पत्ति में, राष्ट्रीय आमदनी में, पब्लिक सैक्टर के उद्योगों के कर्मचारियों का हिस्सा बहुत ज्यादा होता है। लेकिन हमारे पब्लिक सैक्टर में, रेलवे में, राष्ट्रीय सम्पत्ति में कर्मचारियों का हिस्सा बहुत कम होता है।

[श्री जांबुवंत धोटे]

1970-71 में राष्ट्रीय ग्रामदानी में कर्मचारियों, कामगारों, का हिस्सा 39 प्रतिशत और 1971-72 में 40 प्रतिशत है। इसकी तुलना में संगठित उद्योगों में, जो प्राईवेट सैक्टर में हैं, पब्लिक सैक्टर में नहीं, राष्ट्रीय ग्रामदानी में कर्मचारियों का हिस्सा 54 प्रतिशत होता है।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री आते हैं और जाते हैं, लेकिन ब्यूरोक्रेसी वहीं कायम रहती है। वह कोई भी सिद्धान्त रेलवे मंत्री के सामने नहीं आने देती है। ब्यूरोक्रेसी पब्लिक सैक्टर और समाजवाद के खिलाफ है, इसलिए उसकी यह कोशिश रहती है कि समाजवाद और पब्लिक सैक्टर कैसे बदनाम हो। जब तक हम इस ब्यूरोक्रेसी को नहीं तोड़ते हैं, तब तक हम किसी भी प्रकार का समाजवाद, या कम से कम शास्त्रीय समाजवाद, इस देश में नहीं ला सकते हैं। मैं समझता हूँ कि रेल मंत्री इन बातों पर विचार करेंगे।

श्री प्रताप सिंह नेगी (गढ़वाल) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं एक ऐसे चुनाव-क्षेत्र से आता हूँ, जिस में केवल आधा किलोमीटर रेलवे लाइन है। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि यहाँ राजधानी में मेरे चुनाव-क्षेत्र के अस्सी हजार के करीब लोग बसते हैं। लेकिन मुझे बड़ा ताज्जुब होता है कि कोटद्वार जाने वाली गाड़ी में, मसूरी एक्सप्रेस में, जो तीन डिब्बे लगाये जाते थे, मेरे चुनाव से कुछ दिन बाद उनमें से एक को काट दिया गया। जब मैंने मालूम किया कि वह डिब्बा कैसे कटा, तो मुझे पता लगा कि मसूरी के लिए एक वातानुकूलित डिब्बा लगाया गया और इस तरह तीसरे दर्जे के डिब्बे को काट कर गरीब यात्रियों को मुसीबत में डाल दिया गया।

मैंने इस बारे में रेल मंत्री को 1 मई को

पत्र लिखा। जब मुझे उसका उत्तर नहीं मिला, तो मैंने 19 मई को दूसरा पत्र लिखा। जब मुझे फिर भी कोई उत्तर नहीं मिला, तो मेरे इलाके के जो लोग यहाँ पर रहते हैं, उन्होंने मुझे लिखकर दिया कि हम तुम्हारे यहाँ प्रदर्शन करेंगे। मैंने उनसे कहा कि प्रदर्शन का स्थान मेरे यहाँ नहीं है, मेरे यहाँ प्रदर्शन क्यों करते हैं, मैं तो आपकी तरफ से काम कर रहा हूँ, मैं तो बराबर इस बात का प्रयत्न कर रहा हूँ कि उस गाड़ी में डिब्बा लगाया जाए; आप लोग यदि प्रदर्शन करना ही चाहते हैं तो रेलवे मंत्री के यहाँ प्रदर्शन कीजिए।

मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि इन पत्रों के बाद मुझे 26 मई को फिर पत्र लिखना पड़ा। तब कहीं जाकर मुझे 10 जून का उत्तर मिला। लेकिन उस उत्तर से ऐसा मालूम हुआ कि रेलवे मंत्री ने मेरे पत्र पढ़े नहीं। मैंने यह माँग की थी कि जो डिब्बा काटा गया है, उसको लगा दिया जाए। मैंने यह भी लिखा था कि कोटद्वार तक डायरेक्ट गाड़ी लगाई जाये, जिसका नाम बद्रोनाथ एक्सप्रेस हो। लेकिन जब तक उसका इन्तजाम होता है तब तक के लिए जो डिब्बा काटा गया है उसको फिर से मसूरी एक्सप्रेस में जोड़ दिया जाय। मुझे जवाब यह मिला है कि यात्रियों की संख्या वहाँ पर मई 70 से जून 70 तक और दिसम्बर 70 से जनवरी 71 तक क्रमशः 105 सप्तर में और 78 विटर में है और अपर क्लास में केवल 3 मुसाफरों का ही औसत कोटद्वार आने जाने का है। मैं 11 तारीख को कोटद्वार जाने को था। संचार मंत्री के साथ मेरा प्रोग्राम बना हुआ था। मुझे वहाँ एक सम्मेलन की अध्यक्षता करनी थी जिस का उद्घाटन संचार मंत्री को करना था। लेकिन चूंकि रेल मंत्री का पत्र मुझे मिला जिसमें लिखा हुआ था कि केवल तीन अपर क्लास के

मुसाफिर वहाँ जाते हैं तो मैंने जानबूझ कर दिन में अपना रिजर्वेशन नहीं कराया और मैं गाड़ी पर गया। वहाँ मैंने देखा कि गाड़ी में दस की दस अपर क्लास की सीटें रिजर्व हो चुकी थीं और लोअर क्लास यानि थर्ड क्लास की हालत यह थी कि मुसाफिरों को तिल रखने की जगह नहीं मिल रही थी। यह पिछली 11 तारीख की बात है। मैं लौटकर घर वापस आ गया क्योंकि जगह नहीं थी। फिर 12 तारीख को मैं दुबारा गया क्योंकि जाना जरूरी था। इसलिए एहतियातन मैंने दिन में रिजर्वेशन करा लिया था। लेकिन जब मैं वहाँ पहुँचा तो मैंने देखा कि अपर क्लास की दस की दस सीटें रिजर्व हो गई हैं और लोअर क्लास का फिर वही हाल है कि मुसाफिर धक्के खा रहे हैं और वह मेरे सिर हो रहे हैं कि आप कहते क्यों नहीं वहाँ जाकर हमारा डिब्बा आपके आने के बाद कटा है, इसके पहले तक चलता था। इस तरह भीड़ वहाँ थी। और वातानुकूलित डिब्बे को देखकर मुझे ताज्जुब हुआ। एक तरफ तो हम समाजवाद का नारा बुलन्द करते हैं और दूसरी तरफ हम देखते हैं बड़े बड़े पूंजीपतियों के लिए, बड़े बड़े धनपतियों के लिए और बड़े बड़े अधिकारियों के लिए वातानुकूलित डिब्बे बढ़ाये जाते हैं लेकिन गरीब जनता की तरफ हम ध्यान नहीं देते हैं जिसके बल पर हम लोग यहाँ बैठे हैं। हम भूल जाते हैं कि उन्होंने हमें अपना प्रतिनिधि बना कर भेजा है। हमारा भी कोई कर्त्तव्य है। मैं आपके द्वारा यह नम्र निवेदन कर देना चाहता हूँ कि जब मैं कोटद्वार से लौटकर आया 13 तारीख की शाम को तो उस दिन भी मैंने देखा कि अपर क्लास की दस की दस सीटें कोटद्वार से भी रिजर्व थीं और लोअर क्लास में भीड़ के कारण कोई जगह किसी को नहीं मिल रही थी। भीड़ लगी हुई थी। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि उन गरीबों का कुछ ध्यान

रखिये जिनके लिए हम गला फाड़-फाड़ कर चिल्लाते रहे कि हम समाजवाद लायेंगे, हम अमीर और गरीब की खाई को मिटा देंगे। खाई मिटाने के लिए यह बहुत जरूरी है कि हम लोग गरीबों की तरफ ध्यान दें। मैं आपको बता देना चाहता हूँ कि कल ही मुझे एक नोटिस मिला है उन पीड़ित लोगों की तरफ से जिसमें कि उन्होंने लिखा है कि हम प्रदर्शन करने जा रहे हैं और हमारा नेतृत्व कीजिये। मैंने कहा कि खुदा के लिए मुझे तो बख़्शो। मैं तो प्रदर्शन करने आपके साथ नहीं जाऊंगा। आप जो चाहें करिये। मैं तो जो कर सकता हूँ वह मैं कर रहा हूँ।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

श्री महा दीपक सिंह (कासगंज): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय तक अपने विचारों को पहुँचाना चाहता हूँ। आज से लगभग 20 वर्ष पूर्व इस समाजवादी सरकार का जन्म हुआ और देश की 90 प्रतिशत जनता की आंखें समाजवाद की ओर लगी रहीं। मगर दरं बढ़ता गया ज्यों ज्यों दवा की, वाली कहावत को चरितार्थ कर दिया। इस सरकार ने जनता के सामने यह विश्वास दिलाया कि सदन में हमारा स्पष्ट बहुमत नहीं है, तो उस बात को भी जनता ने प्रत्यक्ष मत देकर स्पष्ट कर दिया। लेकिन जनता को जिस सुख की आकांक्षा थी जिसकी तरफ उसको नहीं मिल सका। इसका कारण क्या था? इसका यही कारण था कि भले ही कुछ विभागों के द्वारा जनता को राहत मिली हो लेकिन यातायात सम्बन्धी कोई भी सुविधा रेलवे विभाग द्वारा जनता को उस प्रकार से प्रदान नहीं की जा सकी जिस प्रकार से कि प्रदान की जानी चाहिये थी। मैंने अब से 20 वर्ष से पूर्व देखा कि यहाँ पर जो रेल की व्यवस्था कुछ कम्पनियों के अधीन थी, कम्पनियों का

[श्री महादीपक सिंह]

सुपरविजन था और कम्पनियों की देखरेख में वह चलती थीं। जैसे ईस्ट इंडिया और जी० आई० पी० इत्यादि रेलवे उस समय थीं। उस समय इतना अच्छा इन्तजाम था कि प्रत्येक गाड़ी अपने निश्चित समय पर आती जाती थी। अधिक गाड़ियाँ भी अबके बनिस्पत चलाई जाती थीं। भले ही रेलवे स्टेशनों पर उस वक़्त कुछ कमी हो परन्तु वहाँ का इन्तजाम सुनिश्चित होता था। मेरा कहने का तात्पर्य यह नहीं कि रेलवे का इन्तजाम कम्पनियों के हाथ में होना चाहिये। मेरी मंशा केवल यह है कि जब रेलवे का कार्य भारत सरकार के हाथ में आया तो कम्पनियों से अच्छा और सुनियोजित होना चाहिये था। परन्तु ऐसा नहीं हुआ। सरकार के हाथ में आने पर यात्रियों को सुख-सुविधाओं की प्राप्ति होती चाहिये थी। परन्तु सहूलियतें न बढ़ कर वृद्धि हुई है रेलवे के किराये में, हत्याओं में, अस्वच्छता में, अव्यवस्था में और गाड़ियों के समय पर न आने जाने में। मैंने देखा है कि पूर्वोत्तर रेलवे लाइन पर नित्य चलने वाली गाड़ियों की संख्या इतनी कम है कि प्रत्येक स्टेशन पर इतनी भीड़ हो जाती है कि कुछ यात्री तो डिब्बे के बाहर लटक दिखाई पड़ने हैं और कुछ छत पर बैठकर चलते हैं। थर्ड क्लास के डिब्बों में तो जैसे बोरे भरे जाते हैं इस प्रकार यात्री भर जाते हैं। मैंने पूर्वोत्तर रेलवे स्टेशन सोरो का निरीक्षण किया। वह बी क्लास का स्टेशन है। लेकिन इस तरह अस्वच्छता है, गन्दगी है कि उसको बर्णन नहीं किया जा सकता। कारण यह है कि वहाँ पर केवल एक ही नौकर सफाई के लिए है जहाँ कि कम से कम चार होने चाहियें। वह बी क्लास स्टेशन है। हिन्दुओं का एक तीर्थ-स्नान है जहाँ पर लाखों और हजारों की संख्या में यात्री जाया करते हैं। लेकिन पीने के पानी का ऐसी अव्यवस्था है कि यात्री प्यासे मरने हैं। सरकार उस

तरफ ध्यान दे और वहाँ पर एक ट्यूबवैल और पानी की टंकी बनाने।

इसी प्रकार एक ब्रांच लाइन जो ढूंडला से एटा जाती है शुरू से अब तक उसका बजट घाटे में ही रहा है। सरकार ने कभी इस तरफ विचार नहीं किया कि आखिर इसका कारण क्या है? वहाँ पर एक गाड़ी सुवह को जाती है और शाम को वापस लौट आती है। पैसेंजर इतने कम निकलते हैं कि रेलवे का बजट घाटे में ही रहना चाहिए। यदि उस रेलवे लाइन को धुमरी, अलो-गढ़, सराय अदत से होते हुए मुहम्मदाबाद स्टेशन तक जो बड़ी लाइन का है कर दिया जाय तो यह बजट भी पूरा हो जाय और साथ में वह क्रिमिनल एरिया जो एटा, मैनपुरी इत्यादि का पड़ता है उसमें भी कुछ सुधार हो जाय।

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI HANUMANTHAIYA): Sir, the hon. House has looked at the problem of railways from various points of view. More than 965 cut motions have been tabled; thereby showing the various shortcomings and the needs that have to be fulfilled. 28 hon. Members have participated in the debate. So far as I am concerned I take it, these are things which not merely give information to the Railway Minister but inspiration as well. I am one of those who from my younger days did what I could do a little along with numerous others for the establishment of parliamentary democracy in the country. Many of my friends know what are the travails we have all gone through. I am not merely a person who has become a votary of parliamentary system of democracy for the sake of Ministership. We fought our battle for this purpose long before we ever dreamt of parliamentary democracy. You will, therefore, see that I will be the last man to disregard the views of Members of Parliament.

Some uncharitable remarks were passed that I have given instructions

that letters of the Members of Parliament may be thrown into the waste paper basket and that; if there is a negative reply, no reply need be given. Any of my hon. friends who would have thought of it a little seriously would have surely seen that I will be the last person to give such instructions. One or two friends of mine having got themselves worked up to a pitch of frenzy derailed themselves on this point. That is all I can say.

Anyhow, those friends of mine have given me an occasion to place certain facts before the House. I have been the Minister for Railways for less than three months. I have received 704 letters from the Members of Parliament. The Ministers also, my colleagues, for various needs of their constituencies, have written to me. Their number is 93. In addition to that, the Members of the State Legislatures and Ministers of the State Governments have also written to me. Their number is 88. Altogether, I have received upto today 885 letters. I have acknowledged 259 letters. I have given final replies to 64. 562 letters are to be replied. I have given instructions to the Railway Board to expedite these replies. If a reply is delayed for one or two weeks, it is not that I do not want to give the reply.

As the hon. House will see, if the hon. Member wants an amenity at some railway station or some other facility or stoppage of a train, I have to write to the authorities concerned spread all over the country to get the information. After getting the information, I have to discuss it with the Board Member concerned with anxiety to concede the point made by the hon. Member. Therefore, gathering the necessary information takes a little time. India is not a country of small dimensions. If a Member of Parliament from Assam or Manipur or Kerala writes to me, I have to address the people concerned and get the information all the way from those distant parts. If a final reply is received in a month's time, none of you would

think it is an unreasonable delay.

I would request the hon. Members not to give credence or currency to the funny views expressed by some Members that I have given instructions that the letters should not be replied to or that the letters should be thrown into the waste paper basket.

SHRI D. N. TIWARY (Gopalganj) : At least acknowledgement should be sent.

SHRI HANUMANTHAIYA : I am sending acknowledgement. 216 acknowledgements have been sent. Sometimes, when I am busy, in order to sign some letters, it may take one or two days. I assure every Hon. Member that I am most anxious to see that replies are sent and, if possible, in the affirmative way. That is the spirit.

I would not have dilated upon this point at such a length. I know my hon. friend, Shri K. N. Tiwary. He has been an old friend of mine since the days of the Constituent Assembly. That such a person, instead of ascertaining the facts directly from me: should make a statement characterising my work as *junglee* has hurt me very deeply. Any hon. Member who might entertain such an idea ought to first ask me whether I have given such instructions. And then if he feels aggrieved, he can by all means make an attack on me in the House or anywhere else. But to attack an innocent person, that too to attack persons who are anxious to serve them, is not a chivalrous act. (*Interruptions*)

AN HON. MEMBER : What about Railway Board ?

SHRI HANUMANTHAIYA : In the course of my reply I will speak about Railway Board also.

Several Hon. Members referred to the

[Shri Hanumanthaiya]

need for better amenities and facilities for the Railway employees. Out of a total of nearly 14 lakhs of the Railway staff, 5.1 lakhs have been provided with quarters, the accent being to provide more number of quarters for the lower grade staff and essential categories like drivers, firemen and guards. We have a significant programme during the Fourth Plan at a cost of Rs. 30 crores for provision of additional quarter. Apart from the Armed Forces, there is no other Department or Ministry in the Government of India which caters to the medical needs of its staff as the Railways do. We have a full-fledged medical organization which has a network of 97 hospitals and 547 health units with a bed strength of 10302 which works out to 1.33 beds for 1006 of the railways population. On medical, health and welfare services the total expenditure last year was as much as 19½ crores of rupees which works out to Rs. 169 per head. The Railways also run as many as 749 educational institutions ranging from Higher Secondary and Primary Schools located primarily at places where other educational facilities are inadequate. The various other measures are the provision of recreation centres, commonly known as institutes, numbering 733, handicrafts centres, homoepathic dispensaries, co-operative credit societies and stores and so on.

To serve the needs of employees posted to small wayside stations, there is regular provision of doctors who travel on the sections, attend to the patients and dispense the necessary medicines. They visit the stations according to the time table notified in advance twice or thrice a week. (*Interruptions*) The hon. Member may not be interested to listen to these facts, but other members are more particular about them.

AN HON. MEMBER : Some of the facts he stated are not correct. In Olavakkot...

SHRI HANUMANTHAIYA : This is not an occasion for a second speech.

A unique feature of the Railway's welfare activities is the institution of a Staff Benefit Fund to which Government makes an annual grant at the rate of Rs. 4.50 per railway employee. This fund is used for relief of distrees of sick employees or family members, development of sports and grant of technical scholarships for higher education of railwaymen's children, the number of such scholarships being about 1150 currently. There is also a Railway Minister's Welfare Fund which is used exclusively for the benefit of the railway employees and their families who are in distress either due to long sickness, injury or death of the employee or of members of the family.

Some hon. Members referred to abolition of contract labour. I appreciate the anxiety expressed by some hon. Members about its continuance.

As the House must be aware, the question of regulation and abolition of contract labour has been under consideration of the Government for a long time and the matter was also discussed at various meetings of Tripartite Committees. Ultimately, legislation was introduced by the Government and the House is aware that the Contract Labour (Regulation and Abolition) Act was passed in 1970.

The principal feature of the Act is the power given to the appropriate Government to prohibit by notification the employment of contract labour in any process of operation or otherwise in any establishment subject to certain criteria being fulfilled. And, detailed provisions for regulating service conditions of contract labour where its abolition is not possible are being provided and rules are being provided under the Act. The Ministry of Labour are setting up the statutory Central Board after consulting which the Government can notify the abolition of contract labour in such areas

of work as fulfil the prescribed criteria. As soon as the statutory board's recommendations are considered and notified by Government contract labour will be eliminated in such areas of work including railway sector as specified by Government.

AN HON. MEMBER : How much is the cost ?

SHRI HANUMANTHAIYA : I have not calculated.

The most important point made by hon. Members is about new lines. In the course of the general discussion I met this point. Several Members made the same point again and I again place the point of view of the Railway Ministry. I hope I will be able to see how far these demands can be met and how far these demands cannot be met. Personally I am convinced that this is an opportune time to expand Railways to the maximum extent possible. These are days of unemployment. I learn from old records that not only the British Government, but the Company that was running the Railways then and even some of the Princely States constructed quite a large number of railway lines during the famine-time, to provide employment as well as to secure permanent assets to the country. Now we may not have famine God forbid. The green revolution has been a success and I am much obliged to the people of Haryana and Punjab for this great success. These new lines have to be constructed not to meet famine conditions, but to meet the unemployment problem. It can give work to millions and millions of people, skilled, unskilled, graduates and engineers. That is the reason why I made a plea before this House that the cut that has been effected in the Railway Plan allotment of about Rs. 250 crores must be restored. I have placed this matter before the Planning Commission and the Prime Minister. The Plan is being reviewed, as you know. Your goodwill and your support will get more money for the Railways which would

necessarily and naturally go to meet many of the demands made by the hon. Members of this House.

SHRI P. K. DEO : Who talked about bouquets and brickbats is not here. I concede that the Orissa State need more Railways. The other day the hon. Member from Hyderabad made the point that not a single railway line was constructed after the Integration took place, as a result of States Reorganisation. That is also true. There are many lines that have to be constructed in Rajasthan, Bihar, Madras Mysore, Kerala and also Madhya Pradesh.

SHRI PILOO MODY (Godhra) : And Gujarat.

SHRI HANUMANTHAIYA : Since my hon. friend Shri Piloo Mody who is a very self-satisfied man makes the demand, I would be very happy to say 'No' to him, because Gujarat has a much bigger railway network than any other part of the country, if you look at the map. But even so,.....

SHRI PILOO MODY : This is the greatest discrimination.

SHRI HANUMANTHAIYA : Even so, according to the perspective plan that we have framed, he will get not only his share but somewhat of an extra share which probably he deserves.

Therefore, let no Member be under the impression that the Railway Ministry is constrained by this consideration or that consideration in the matter of constructing railway lines or conversion of metre gauge into broad gauge. The only question is one of finance. Fortunately for us, and fortunately for me in particular, we have reached the stage of plan performance where a review has become necessary. We have to review our plans with a view to solve the unemployment problem in particular. Let us hope that all of us, whether in the Ministry or in

[Shri Hanumanthaiya]

the House, will be able to put our heads together and acquire more resources for this enterprise.

Some Members referred to project allowance. My hon. friend Shri A. P. Sharma and other leaders of the labour sector are very particular that the emoluments of labour must increase. That is a legitimate demand. Nobody would be able to say 'No' to them.

SHRI PILOO MODY : What about commercial clerks ?

SHRI HANUMANTHAIYA : But I am sure hon. Members would agree that the question has to be examined on the basis of justice and fairplay. It is not that we can give money to everybody according to his wish. Though the phrase 'to everybody according to his need' sounds exhilarating, in performance, it cannot do so. The distribution of national wealth in terms of wages and salaries can only be based upon the production achieved.

In the last session, the employees in this area, namely the Gharara and Barauni area were on strike, and I had already made a statement that the question of payment of project allowance in respect of railwaymen employed in Farakka barrage and the Dandakaranya project areas had been under negotiation between the Railway Board and the two recognised federations of railway employees. As no complete agreement could be arrived at, the question had been referred to the board of arbitration under the joint consultative machinery. I made it clear that as soon as the award of the board of arbitration was received, the question of grant of such allowance to the staff in the Gharara area would also be finalised on the basis of the award, if necessary after consulting the recognised federations. In fact, I made an appeal to the striking employees explaining the position. They complied with my request rather late, after

causing much loss and inconvenience to the country. That apart, I am glad to say that the award has been received today, I have not read it because I was engaged in the work of the House. We shall go through the award, and as I have said, on the basis of the award, we shall see what can be done.

In this connection, I want to make one policy statement. All these three months I have been in administration, and most of my time has been taken by the Members of the Railway Board or the concerned officers in the Railway Board or the General Managers. It is rightly so because everyday I have to do some administrative work and they have to get orders, advice or guidance-whatever it is. But I have not been able to meet leaders of labour. I attach the greatest importance to labour who constitute the basic factor in running our railways. I therefore propose to set apart half a day in the week to meeting labour leaders and discussing various problems with them, which will be able to bring some satisfaction at least to that sector. I therefore want the labour leaders to unhesitatingly place their problems before me. I know they are responsible leaders of the country. It may be that I am elected from a general constituency and they have evolved into leadership out of service in the labour field. Therefore, I make no distinction between my capacity and theirs. I invite their co-operation and guidance so that together, jointly, we may be able to evolve a happy labour relationship.

My hon. friend, Shri A. P. Sharma, made the point the other day that labour participation in management should be not only recognised but implemented. I am all for it. But I have explained in the other place, and I do so here now, that a person who comes to the level of management has to behave with the responsibility of a management. He cannot be a striking, irritable labour leader and at the same time, be a responsible, wise and national leader.

SHRI K. MANOHARAN (Madras North): His doubt is whether Sharmaji would behave?

SHRI HANUMANTHAIYA: I know both the leader of the DMK and Sharmaji are men of experience and, if at all, they will give advice which will be valuable to the country.

SHRI PILOO MODY: Which country?

SHRI HANUMANTHAIYA: I have no misgiving on that score. So we have to discuss this problem, in what shape and in what manner we have to effect participation in management. It is not a matter of a unilateral pronouncement on the subject. It cannot carry conviction. Therefore, out of mutual discussion, imbued with a sense of responsibility for production and satisfactory service to the country, we have to jointly deliberate and evolve solutions to these problems.

I will now come to some minor points—individual requests. In the course of the general discussion members asked for new trains. Some of them could be accepted. I am happy to announce two or three. An additional Janta Express between Bombay and Nagpur to run once a week will be introduced this year. An additional Maharashtra Express train between Poona, and Nagpur will be run from 1-10-71. An additional Janta Express will be run once a week between Bombay and Poona. As some hon. members suggested, the Deluxe Express (Paschim Express) will be dieselised with effect from October 1971. Also unreserved third class accommodation will be provided on the Deluxe Express after dieselisation.

My hon. friend Shri A. P. Sharma urged that a deluxe service *via* Patna can be run twice a week. I accept the suggestion. It will be run from 1st July, 1971, or if there is a little delay, it will be from 15th August, 1971.

My hon. friend Shri Naval Kishore Sharma merely asked for shuttle trains, not deluxe trains. I am inclined to accept it; but as a Minister I have to get the necessary data and then take the decision. If it is only my relationship with my hon. friend, I will be able to do anything for him. I shall discuss this and see how far this request of his can be granted.

Shri Mulchand Daga spoke about insanitary conditions outside the Pali-Marwar Railway Station. The Railway Station building upto the goods shed line is paved and kept clean. The area between the line and the boundary wall, particularly towards the Marwar and of the bazaar, is used by the local inhabitants not only as a dumping ground of refuse, but also as an open latrine. The area has been cleaned a number of times by the railways by engaging special labour. Since, however, it is difficult to keep it clean under the existing conditions, the local municipal authorities have been consulted to devise ways and means to stop this unauthorised dumping of refuse inside the railway premises by outsiders. Provision of fencing will not solve the problem.

SHRI NATHU RAM MIRDHA (Nagaur): He is himself the Chairman of the Municipality. So, coordination is easy.

SHRI HANUMANTHAIYA: We can sit together and discuss it. I am sure we can solve the problem in five minutes.

SHRI MANORANJAN HAZRA (Arambagh): The hon. Minister seems to be speaking among his party members. We want to have his impressions about our cutmotions.

SHRI HANUMANTHAIYA: Let not my hon. friend be under the impression that I am partial to members of my party. As I have already explained,

[Shri Hanamthaiya]

I am partial to all Members of Parliament.
(Interruption)

16.00 hrs.

I want to inform the hon. Members on the left side that I have no intention of making any discrimination. If I have not been able to mention their names, it is because I do not know some of their names. I should be able to meet them personally and I assure them that whatever things can be done in the small ~~scope~~, as I have said, I shall try to do. They need not have any misgivings on that score. Shri Mulchand Daga mentioned another point. The jhuggies located in a low lying area outside the railway station between P.W.D. road and the mill siding have normal drainage; a 12" pipe is already provided under the siding. However during heavy showers some water accumulates in the area and for additional drainage it would be necessary to increase the waterway under the siding and provide a connecting drain towards the west. Since this falls outside the railway boundary the cost of the increased water way is to be borne by the mill authorities and the drain has to be provided by the municipality. The railways have already asked the mill authorities for giving their acceptance of the estimates as the cost will have to be borne by them. So far as Pali is concerned I have stated the proposition clearly and I seek your co-operation to eliminate once for all the local complaint that exists there.

SHRIMATI JYOTSNA CHANDA
(Cachar) : May I ask from the hon. Minister whether he will neglect Assam this year again ?

SHRI HANUMANTHAIYA : Several Members have asked for overbridges and underbridges, hon. Members from the opposite side have also asked. I have already enunciated the policy. This

year if all of us work with the utmost earnestness and speed, we shall be able to spend Rs 10 crores; otherwise even that amount cannot be spent. Therefore, it is not a question of want of money; I am prepared to give any amount. But the real snag is not my intention or the allocation in the Railway budget. Under the existing rules the State Governments have to bear half the expenditure and the railways have to bear the other half. Even there the State Governments need not spend money out of their pocket. There is already a railway safety fund. Each State has got some allotment and out of that fund they have to spend. The concerned State Governments have to do their part of the work expeditiously such as the acquisition of the necessary land for the road, putting up a bund or excavation, etc. as the case may be. If the State Government take up this work in earnest the demands for overbridges and underbridges could be met. I would request the hon. Members to move their respective State Governments so that this demand at least could be fully met.

The hon. lady Member asked me whether I was neglecting Assam. Not in the least. During the general discussion on this budget I had promised that I might pay a personal visit to Assam to determine exactly what could be done. I do not believe in general promises nor do I believe in big promises. If possible we shall do something to satisfy the demands of the people of Assam. So also Orissa. We have already the survey reports on the lines that the hon. Member suggested. I was not able to make a pronouncement about Orissa here straightaway, because the survey reports have to be examined; there are two or three lines, and after all, priority.

SHRI P. K. DEO (Kalahandi) : It is the vested interest of Orissa with Visakhapatnam which is standing in the way of development of these railway lines.

SHRI HANUMANTHAIYA : My hon. friend will see it may not be possible for any railway administration to straightaway construct all the railway lines that are needed for Orissa. One has to be done after the other. Therefore, I will examine all these proposals and I assure the hon. Member I am myself inclined to take up one of these projects.

SHRI P. K. DEO : Thank you.

SHRI HANUMANTHAIYA : The only condition is that I must get the cut of Rs. 250 crores restored.

SHRI P. K. DEO : Why put such a big 'if'? Why not say no ?

SHRI HANUMANTHAIYA : If you want it you can take it like that; I have no objection.

SHRI S. A. SHAMIM (Srinagar): How about Kashmir ?

SHRI HANUMANTHAIYA : The Kashmir line is already under construction.

श्री कमल मिश्र मधुकर (केसरिया) : अभी वरीना में हुड़ताल हुई थी और मजदूरों का विक्टिमाइजेशन वहाँ हुआ है। उन को सस्पेंड किया गया है, उन पर तरह तरह के जुल्म ढाये गये हैं। इस के विषय में मंत्री महोदय ने कुछ नहीं कहा है। उन लोगों पर जुल्म हो रहा है जिस को हम देख रहे हैं। जब लेबर मंत्री वहाँ गये थे तब बयान दिया गया था कि वहाँ पर लोगों का विक्टिमाइज नहीं किया जा रहा है, जब कि उन को खूब विक्टिमाइज किया जा रहा है। इस के बारे में मंत्री महोदय स्पष्ट जवाब दें।

SHRI HANUMANTHAIYA : Many Members made reference to the Railway

Board, and my hon. friend Shri Dhote made a very powerful speech. I know most of you feel that there should be economy in expenditure, especially in the establishment of the Railway Board. I am aware of it. I have to process the recommendations of the Administrative Reforms Commission and see how far this Board could be streamlined. This decision cannot be taken off hand or *ad hoc*. We have to bestow thought as to what are the posts that are redundant and what is the economy that has to be effected. You would certainly agree that I need at least one or two months to go through the whole hierarchy and see what economy can be effected. I am at it. In fact I have already prepared a note. The Administrative Reforms Commission report is available; the study team report of Shri Hridaya Nath Kunzru is also there; and there are several other reports. We will be able to process them and come to some decisions in one or two months. I am with you, and I am of your opinion that in administration it is necessary to streamline, and I have myself read a lot on administration. (Interruption). Bureaucracy, according to Mr. Parkinson, has a habit of growing itself into bigger and bigger proportions with time, and it has always to be pruned. Even as a shrub in a beautiful garden has to be all the time pruned, as otherwise it will grow into a wide forest, so too things have to be done, and continuously, in the bureaucratic field. It is good that Parliament Members go on reminding us of it, go on persisting that it should be done. I will be merely carrying out their mandate if some pruning is done. I hope in about two or three months, I would be able to announce what has been done.

SHRI K. N. TIWARY (Bettiah) : Please say something about the safety of life and property of passengers. This is agitating our minds.

SHRI HANUMANTHAIYA : It is good he is very serious about it. I have taken it much more seriously than anybody else because I have been entrusted

[Shri Hanumanthaiya]

by Parliament with this responsibility. I specially flew to Calcutta and met various officers. I have also contacted the Chief Ministers of Bihar and West Bengal and had discussions with them. We are contemplating to take some very serious steps. I am happy to say that the State Governments are equally enthusiastic and cooperative in this matter. But however much one may dispute it, the constitutional position cannot be changed. The Constitution has fixed certain responsibilities on the State Governments as well as on the Central Government. Merely because some of you press me, I cannot take away the powers of the State Governments, even if I want to. Let us not run away with the idea that everything is in the hands of the Central Government and the State Governments can be pushed about this way or that. It is only cooperation that can help in the existing circumstances. We have all moved in that direction and we have been able to come to some decision. The Prime Minister also is very particular that railways must be run smoothly, satisfactorily and safely. I hope we would be able to produce results within the coming weeks or months. My friend, Mr. Tiwary, may wait and pronounce his final opinion after one or two months, after seeing the results produced by the steps we are going to take.

श्री ईश्वर चौधरी (गया) : मुगलसराय से धनबाद एक ही गाड़ी है। लाखों की संख्या में लोगों के मन में आशा बंधी थी कि मंत्री महोदय अपने भाषण में इसके बारे में कोई आश्वासन देंगे। लेकिन मंत्री महोदय ने कोई उत्तर नहीं दिया है। इसको डबल किया जाए। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस पर भी बोलें। पूर्वी रेलवे के गया स्टेशन के पूर्व रेलवे कालोनी की बगल में शिव लिंग है। उसे तोड़ने पर इंडियन मायल वाले उतारू हैं। इसकी रिपोर्ट आपके पास आई है। यह जो अभियोग मैंने लगाया था

इसका भी कोई उत्तर नहीं दिया गया है। मैं चाहता हूँ कि.....

SHRI HANUMANTHAIYA : I am yielding.

Hon. members have expressed serious concern about the unpunctuality of our trains. We are taking steps in this regard. I hope the circular that has been issued is in the hands of hon. members. We are going to pursue punctuality of trains in that spirit and in that way.

The second point I am very particular about in the railways is corruption. I straightaway concede that there is a lot of corruption. In fact, sometimes I laugh within my sleeves. I will take you into confidence. Annually we are paying Rs. 12 crores as damages for thefts, pilferages and things of that nature. At the same time, we are spending Rs. 14 crores on RPF. Because of the employment of the RPF at a cost of Rs. 14 crores the loss has not been reduced even by one crore of rupees. On the one hand we say that we should employ more of RPF so that the thefts may get reduced. At the same time, we find that the thefts are not getting reduced. So, I am seriously examining the very structure of the RPF and its utility in the context of footing out corruption from the railway administration.

Similarly, we are spending quite a big amount on vigilance. Yet, in spite of these establishments of huge proportions I am not able to see any visible improvement in eradicating corruption. This aspect also I am examining with the Railway Board. We are taking it up very seriously and we will do something to see that corruption may at least come down if we cannot completely remove it.

Corruption in any body politic is inherent. Let us not go away from with the idea that corruption can be prevented

for all times, nor can corruption be eradicated completely. Those who come from the villages know that as soon as we sow a crop automatically weed also starts growing. We have to remove the weed all the time. Therefore, whatever may be our intentions in the Railway Board, corrupt people and corrupt practices will be there like weeds and it is our constant endeavour to remove them. So far as economy and corruption are concerned, I want to borrow a poem recited by my hon. friend, Shri Rudra Pratap Singh :

मंजिल मिले, मिले न मिले, इसका गुम नहीं
मंजिल की जुस्तजू में मेरा कारवां तो है ।

So, I will make constant endeavour to bring down corruption and to effect economy. In that I want the goodwill and co-operation of hon. Members.

SOME HON. MEMBERS *rose* :—

SHRI THA KIRUTTINAN (Sivaganja) : Though I have moved so many cut motions, the Minister has not referred to them in this speech. What about house rent and city compensatory allowance to employees at Tambaram ?

SHRI HANUMANTHAIYA : If any hon. Member wants to raise any particular point, let him come and discuss it with me so that I could see what I can do.

SOME HON. MEMBERS *rose* (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER : I have to go by certain rules and procedure. There cannot be another speech now.

SHRI R. V. BADE (Khargone) : It is a question.

MR. DEPUTY-SPEAKER : While the hon. Minister was speaking, I allowed

many Members to put questions. He answered some questions and some he did not. I cannot do anything now.

There are a number of cut motions which have been moved. Unless any hon. Member wants that any particular cut motion be put to the House separately, I am putting all of them together to the vote of the House.

All the cut motions were put and negatived.

SHRI THA KIRUTTINAN : I want cut motion No. 396 to be put separately.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Now it is all over.

The question is :

“That the respective sums not exceeding the amounts shown in the fourth column of the order paper be granted to the President *to complete* the sums necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of the following demands entered in the second column thereof—

Demands Nos. 1 to 11, 11A, 12 to 17 and 20.”

The motion was adopted.

[*The motions for Demand for Grants, which were adopted by the Lok Sabha, are reproduced below—Ed.*]

1. RAILWAY BOARD

“That a sum not exceeding Rs. 1,12,07,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray

the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of 'Railway Board'."

2. MISCELLANEOUS EXPENDITURE"

"That a sum not exceeding Rs. 4,90,49,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of 'Miscellaneous Expenditure'."

3. PAYMENTS TO WORKED LINES AND OTHERS

"That a sum not exceeding Rs. 9,51,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray the charges which will come in course of Payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of 'Payments to Worked Lines and others'."

4. WORKING EXPENSES—ADMINISTRATION

"That a sum not exceeding Rs. 57,30,78,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of 'Working Expenses—Administration'."

5. WORKING EXPENSES—REPAIRS AND MAINTENANCE

"That a sum not exceeding Rs. 188,38,29,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March 1972, in respect of 'Working Expenses—Repairs and Maintenance'."

6. WORKING EXPENSES—OPERATING STAFF

"That a sum not exceeding Rs. 121,25,68,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of 'Working Expenses—Operating Staff'."

7. WORKING EXPENSES—OPERATION (Fuel)

"That a sum not exceeding Rs. 113,32,52,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of 'Working Expenses—Operation (Fuel)'."

8. WORKING EXPENSES—OPERATION OTHER THAN STAFF AND (Fuel)

"That a sum not exceeding Rs. 35,04,76,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of 'Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel'?"

9. WORKING EXPENSES—MISCELLANEOUS EXPENSES

"That a sum not exceeding Rs. 24,61,07,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of 'Working Expenses—Miscellaneous Expenses'?"

10. WORKING EXPENSES—STAFF WELFARE

"That a sum not exceeding Rs. 18,57,94,000 be granted to the President *to*

complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of 'Working Expenses—Staff Welfare'."

11. WORKING EXPENSES—APPROPRIATION TO DEPRECIATION RESERVE FUND.

"That a sum not exceeding Rs. 70,00,00,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of 'Working Expenses—Appropriation to Depreciation Reserve Fund'."

11A. WORKING EXPENSES—APPROPRIATION TO PENSION FUND

"That a sum not exceeding Rs. 10,00,00,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of 'Working Expenses—Appropriation to Pension Fund'."

12. DIVIDEND TO GENERAL REVENUES

"That a sum not exceeding Rs. 167,59,56,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of 'Dividend to General Revenues'."

13. OPEN LINE WORKS (REVENUE)

"That a sum not exceeding Rs. 5,99,95,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of 'Open Line

Works (Revenue)'."

14. CONSTRUCTION OF NEW LINES

"That a sum not exceeding Rs. 22,31,85,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of 'Construction of new lines'."

15. OPEN LINE WORKS—CAPITAL DEPRECIATION RESERVE FUND & DEVELOPMENT FUND

"That a sum not exceeding Rs. 394,83,99,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of 'Open Line Works—Capital Depreciation Reserve Fund and Development Fund'."

16. PENSIONARY CHARGES—PENSION FUND

"That a sum not exceeding Rs. 5,92,07,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of 'Pensionary Charges—Pension Fund'."

17. REPAYMENT OF LOANS FROM GENERAL REVENUES AND INTEREST THEREON—DEVELOPMENT FUND

"That a sum not exceeding Rs. 3,53,87,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of 'Repayment of Loans from General Revenues and Interest thereon—Development Fund'."

20. PAYMENTS TOWARDS AMOR-
TISATION OF OVER-CAPITA-
LISATION, REPAYMENT OF
LOANS FROM GENERAL
REVENUES AND INTEREST
THEREON—REVENUE RESERVE
FUND

“That a sum not exceeding Rs. 12,69,02,000 be granted to the President *to complete* the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of ‘Payments towards Amortisation of over-capitalisation, Repayment of Loans from General Revenues and interest thereon—Revenue Reserve Fund’.”

16.22 hrs.

APPROPRIATION (RAILWAYS)
NO. 2 BILL, 1971*

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI HANUMANTHAIYA) : Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1971-72 for the purposes of Railways.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

“That leave be granted to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1971-72 for the purposes of Railways.”

The motion was adopted.

SHRI HANUMANTHAIYA : Sir, I introduce† the Bill.

Sir, I move† :

‘That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1971-72 for the purposes of Railways, be taken into consideration.’

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1971-72 for the purposes of Railways, be taken into consideration.”

With regard to discussion on the Appropriation Bill I would like to draw the attention of the House to the following rule :—

“The Speaker may, in order to avoid repetition of debate, require members desiring to take part in discussion on an Appropriation Bill to give advance intimation of the specific points they intend to raise, and he may withhold permission for raising such of the points as in his opinion appear to be repetitions of the matters discussed on a demand for grant or as may not be of sufficient public importance.”

I have two names before me, those of Shri Jyotirmoy Bosu and Shri Dasaratha Deb. They have given advance notice and they have also given the points. I will allow them to say something on the Appropriation Bill. Shri Deb can speak now and Shri Bosu during the third reading.

* Published in Gazette of India Extraordinary, Part II, Section 2, dated 15-6-71.

† Introduced, Moved with the recommendation of the President.