

REVIEW OF NATIONAL NEWSPRINT AND PAPERS MILLS LTD., NEPANAGAR AND ANNUAL REPORT THEREOF FOR 1966-67

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED): I lay on the Table:—

(1) Review by the Government on the working of the National Newsprint and Papers Mills Ltd., Neapanagar, for the year 1966-67 under sub-section (1) of section 619A of the Companies Act, 1956.

(2) A copy of the Annual Report of the National Newsprint and Papers Mills Limited, Neapanagar, for the year 1966-67, along with the Audited Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General thereon (English and Hindi versions).

[Placed in Library. See No. LT-338/68].

ANNUAL REPORT OF KHADI AND VILLAGE INDUSTRIES COMMISSION, BOMBAY, FOR 1966-67; CERTIFIED ACCOUNTS OF COIR BOARD, ERNAKULAM FOR 1966-67 AND CARDAMOM BOARD SERVICE, (RECRUITMENT) RULES, 1967, ETC.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : I lay on the Table:—

(1) A copy of the Annual Report of the Khadi and Village Industries Commission, Bombay, for the year 1966-67 under sub-section (3) of section 24 of the Khadi and Village Industries Commission Act, 1956, along with the Statistical Statements. [Placed in Library. See No. LT-339/68].

(2) A copy of the Certified Accounts of the Coir Board, Ernakulam for the year 1966-67 and the Audit Report thereon under sub-section (4) of section 17 of the Coir Industry Act, 1953. [Placed in Library. See No. LT-340/68].

(3) (i) A copy of the Cardamom Board Service (Recruitment) Rules, 1967, published in Notification No. G.S.R. 1758 in Gazette of India dated the 2nd December, 1967, under sub-

section (3) of section 33 of the Cardamom Act, 1965.

(ii) A statement showing reasons for delay in laying the above Notification. [Placed in Library. See No. LT-238/68].

(4) (i) A copy of the Rubber (Amendment) Rules 1967, published in Notification No. G.S.R. 1756 in Gazette of India dated the 2nd December, 1967 under subsection (3) of section 25 of the Rubber Act, 1947.

(ii) A statement showing reasons for delay in laying the above Notification. [Placed in Library. See No. LT-237/68] 12.42 Hrs.

COMMITTEE ON SUBORDINATE LEGISLATION

(i) MINUTES OF FIRST TO FOURTEENTH SITTINGS

SHRI N. C. CHATTERJEE (Burdwan): I beg to lay on the Table Minutes of the first to Fourteenth Sittings of the Committee on Subordinate Legislation.

(ii) FIRST REPORT

SHRI N. C. CHATTERJEE: I beg to present the First Report of the Committee on Subordinate Legislation.

COMMITTEE ON PUBLIC UNDERTAKINGS

SEVENTH REPORT

श्री डा० ना० तिवारी (गोपालगंज) : अध्यक्ष महोदय, मैं हूँबी इंजीनियरिंग कारपोरेशन लिमिटेड के बारे में प्राक्कलन समिति (तीसरी लोक सभा) के 51वें प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के विषय में सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति का सातवां प्रतिवेदन पेश करता हूँ।

12.43 Hrs.

RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION—contd.

MR. SPEAKER : Now, only about 4½ hours are left for the General Discussion. The Minister will, naturally, need about half an hour.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : Yes, My colleague, the Deputy Minister, will intervene.

MR. SPEAKER : That is a different matter. The hon. Minister will reply to the debate at about 5-15 P.M. In between, his deputy may intervene. That is a different matter. At 5-15 P.M., the Minister will reply to the debate. Shri Ramchandra J. Amin.

SHRI RAMCHANDRA J. AMIN (Mehsana) : Mr. Speaker, Sir, speaking on the Railway Budget, I would like to bring certain points to the notice of the Railway Minister about the complaints of the general public who are travelling by railways.

12.44 HRS.

[*MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair.*]

The Railway Board which is established since very long working for the interests of the people never attends to the real facilities of the users of the railways. One point that I may bring to the notice of the hon. Minister is about the opening of flag stations. Whether it is highly expensive or not will be judged by the Minister himself. When we approached the hon. Minister, the whole matter was explained about the earthwork and whatever else is necessary for opening the flag stations between two big stations 6 to 7 miles apart. It is quite necessary to give the facility of opening up the flag stations between the two stations 6 or 7 miles apart. I think the only expense which the Railways will incur is hardly Rs. 1,000 a year. But the Railway Board thinks that it is highly expensive to open a flag station. I do not understand how the Members of the Railway Board who can add one more Member on the Railway Board and incur the expenditure of Rs. 50,000 a year say that it is highly expensive to spend Rs. 1,000 a year to give the facility to the general public by opening flag stations. I do not understand the wisdom of the Members of the Railway Board when they say that they can incur an expenditure of Rs. 50,000 a year by adding one Member to the Railway Board but cannot open a flag station which requires only Rs. 1,000 a year.

There the people are ready to do the earthwork; the Railways have only to put up a yard and keep a man there to issue tickets to the travellers and to collect tickets. Nothing more was to be done. Yet, the Railway Board refused the demand of the public which was standing for the last 11 years. A number of flag stations were opened when the Company was managing the railways. I think, the Railway Board has no other business but to attending to such minor matters as opening a flag station or not. Can the Minister not intervene and say that this lies in his jurisdiction, to allow it or not to allow it. How does opening a flag station come in the way of railway administration and increase the work? Only two or three passenger trains are to stop there—not all the 50 trains running up and down. It does not count much if the trains stop there for a minute or two. On the other hand, it will be a great facility to the public.

I wish to place before the Minister two of our demands in Gujarat on the Western Railway, for opening of two flag stations, one between Dangarwa and Ablason and one between Sabarmathi and Ahmedabad near the Shahibagh crossing. The train stops there nearly nine days in a fortnight on account of 'no signal'. Yet, when we ask for opening of a flag station there to give facilities to the suburban people who can get down there, they refuse to open that Station. I really do not understand this. When the train usually stops there on account of signalling work, why can they not open a flag station there and give this facility by a statutory order so that the people can get down there and reach home earlier instead of getting down three or four miles away?

Another thing is that the Railway Board should be dismissed as early as possible. This is not at all necessary. It is a white elephant and it unnecessarily comes in the way of the jurisdiction of the Minister. I do not understand whether the Railway Board is a higher authority or the Minister is a higher authority. Let us have this cleared, whether the Railway Board should pass the final order or the Minister. When we appoint a Minister, who is the represen-

tative of the people to administer Railways on behalf of the people, I should say that he should have the last word in this matter and not the Railway Board. If the Railway Board intervenes, let it be dismissed and earlier it is done, the better it is. Let us stop this expenditure of Rs. 1 crore a year unnecessary; they are only intervening and are not facilitating the work of the people.

The second thing is about curtailing expenditure. Every year when the Railway Minister comes out with his budget, he always proposes an increase in freights and fares, and he does not find any other means to find the revenue. He does this as if the only way to meet the losses is to tax the people as much as he can. He never finds a way to decrease the expenditure in the Railways themselves. There is this superfluous staff in Railways. I say, there are a number of things by which he can curtail the expenditure and one way is this: have one Guard for a train of 20 coaches. Still they are engaging one special conductor for every coach; for the first class coach, there is one conductor of the rank of Guard; there is one special conductor for the ACC coach. For one coach they have one conductor; but for 20 coaches, there is only one guard. I do not know how the guard is expected to cope up with his work. Formerly, there were only two guards; one was helping the passengers and the other was managing the train work; but now they have engaged only one guard but one conductor for the third class coach and one conductor for the air-conditioned coach. I wish to ask the railways whether they cannot do away with this kind of thing? Can they not manage with just an attendant for the coaches and two guards for the trains, one to manage the train work and the other to manage the work of the passengers?

They never look to the conveniences of the third class passengers. There is no water for them and there is no accommodation for them. The people are always complaining, but there is nobody to look to their difficulties and grievances. Nowadays, the people consider it a luxury to have a conductor in the first

class or air-conditioned coach. I think the sooner they are removed from those coaches, the better it would be.

While Government have revised the pay scales of the class III employees and other people have derived the benefit of those scales, the guards have not been benefited by them. The guards carry a very great responsibility on themselves, namely that of taking the train to the destination and looking to the convenience and security of the travelling public, but the guards are never cared for. There has been no revision of their grades till now. So far as the responsibilities are concerned, the duties of the conductors from the commercial departments have been imposed on them but so far as the grades are concerned, the guards have not been looked after well. The guards of the permanent grade are really decaying in old grades that have been in force for the last twenty years. There are only three grades for the guards. Usually, a guard has to spend 20 years in the goods train; after 20 years, a few of them, perhaps one per cent get a chance to go to the B grade or become a passenger train guard, and only those who are very lucky get a chance to reach the grade of mail train or express train guards. So, I would urge that the grades of the guards should be revised. Their allowances, also I would submit, have not been up to the mark considering the work that has been entrusted to them which is far greater than that of the conductors. While the conductor may get Rs. 5 a day the guards who are attending to the passenger facilities and security get only Rs. 2 or Rs. 2.50. So I would submit that their allowances also should be increased.

It is now more than twenty years since Government took over the management of the railways. The people have been demanding increased coaches for third class passengers. Even now, in Gujarat, on the Western Railway, the people have to travel on the roofs of coaches. How long have they to travel on the roofs? The railways say that they are constructing many new coaches. Where are those coaches? Why are they not attached to the trains so that the third class passengers could travel

[Shri Ramchandra J. Amin]

more comfortably? At present, a number of people are obliged to travel at the cost of their lives on the roofs of the coaches. This should be mended as early as possible.

Another thing that I would like to bring to the notice of the hon. Minister is this. I know that there are ways in which they can cut down their expenditure. For instance, I might mention that when we travel from Delhi to Ahmedabad, we see a number of rails lying idle by the side of the track, and I find that they have been lying there for a number of years. I think that if these rails could be used, they would be enough to have a double line on many of the routes all over India. I would like to know why the railways could not sell them away if really they are not needed. Why should they keep idle crores of rupees worth of rails? If the rails are allowed to remain idle in this manner, the chances are that they might get stolen, and sometimes they are lost. Government can realise crores of rupees by selling them if they are not useful to them at present. I hope the Railway Minister will take note of this thing also.

They can decrease the expenditure by doing away with special coaches for the officers who travel by special coaches now. If the Minister can travel by first-class or air-conditioned class, why not the officers? Why should special reserve coaches be attached to trains to carry these officers? By doing away with these special coaches, we can decrease the load in the train. The class of passengers who give the maximum revenue to the railways is the third-class passengers. But they are the people who are the real sufferers from the management of the railways at present.

The third suggestion I would make is that if they are not able to cut down the losses, the railway should be handed over to private companies. They will run the railways without any loss. Nobody undertakes the running of any commercial concern without making a profit. The railways are a commercial concern; they are not running an administrative department. It is a commer-

cial concern which has to yield a profit. When companies and other commercial concerns are earning profit and declaring dividend, why should the railways run at a loss? Why should the loss increase from Rs. 22 crores to Rs. 37 crores? This matter should be attended to and necessary action taken.

I hope all the points I have made, specially the one concerning the opening of flag stations, will be looked into as important matters, and not thrown away as minor matters, and better facilities offered to the travelling public.

SHRIMATI UMA ROY (Malda) : Although I am convinced that there are strong reasons for increase in the railways' expenditure, I am not sure if considerable increase in revenue could not be effected by introducing more intensive anti-corruption measures to eradicate corruption among those railway employees who are entrusted with the job of checking ticketless travelling and carrying of freight-chargeable luggages by passengers without paying the scheduled freight.

It cannot be denied that an element of serious competition has been slowly but surely coming in with the very rapid development of other alternative transport systems, namely, road transport and air transport. The travelling public seriously consider, among other factors, speed, and with the development of road transport in the form of long-distance buses and inter-state goods traffic by the road transport systems, the railways have got to face a serious competition. If the railways depend for earnings only on increase in freight charge and railway fare, the anticipated revenue may not be available.

I suggest that considering these aspects of the matter, the administration tightens up the machinery of checking unauthorised travelling and movement of goods. I am sure if really serious and sustained efforts are made in this regard, there would be quite considerable earnings to combat the increase in the working expenses.

The drive for economy should not be at the cost of public utility, because

apart from their commercial character, the railways represent a very important and essential public utility service. Therefore, closure of the so-called un-economic lines with the expectation of curtailing expenditure is not at all advisable. In my constituency, in the Malda-Singabad section of the NFR, such a decision in regard to closure will very badly affect the travelling public. This stretch of the railway line covering a distance of about 30 km. is a portion of the erstwhile Malda-Godagarighat section (now in East Pakistan). A run of just 30 km. may not be economic but considerations other than economic should sometimes be the determining factor. Apart from giving redress to the members of the public and small traders, continuance of this section is of paramount importance from the point of view of the defence of our border with Pakistan.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The hon. Member may resume her speech after the lunch recess.

13 HRS.

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

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

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION—*contd.*

श्री हुकम चन्द कछवाय (उज्जैन) :
उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप की व्यवस्था चाहता हूँ घंटी बजते पांच मिनट हो गये लेकिन कोरम नहीं हुआ

उपाध्यक्ष महोदय : अब कोरम हो गया है।

श्री हुकम चन्द कछवाय : इस तरह मैं आये दिन पांच मिनट तक घंटों द्रजती रहे और तब जाकर कोरम हो यह कहाँ तक उचित है? अब या तो यह लंच आवर समाप्त किया जाय या यहाँ पर आवश्यक सदस्यों की उपस्थिति की व्यवस्था का जाय ताकि यह रोजाना कोरम के अभाव के कारण समय बर्बाद न हुआ करे।

MR. DEPUTY-SPEAKER : This matter has been raised several times.

SHRIMATI UMA ROY : In case of emergency, if there is necessity of moving men and materials to the border, this small line to which I have referred may prove as much important as a small needle in the fabrication of a huge tent.

The district of West Dinajpur in West Bengal is not directly connected with the rest of the country by railways. After partition of the country, the facilities of direct rail link between Calcutta and West Dinajpur were lost. The district has got a very vast border, perhaps the longest in the State, with Pakistan. While we do not have facilities to move our men and defence materials in case of emergency, Pakistan, which inherited the railways existing since before the partition, has got the strategic advantage of the railways, running along almost the entire Pakistan border with the district of West Dinajpur. The district has assumed special importance as one of the few surplus rice producing districts of West Bengal. There are more than 20 large rice mills producing huge quantities of rice which cannot be economically transported by the road transport system.

A survey was undertaken a few years ago and it was proved that the construction of a railway line connecting Hili and Balurghat of West Dinajpur District with old Malda Railway Station would be remunerative.

From the point of view of strategic considerations and also from the point of view of aiding local trade, the construction of the railway line connecting Hili with either Eklakkhi or Old Malda Railway Station of the Northeast Frontier Railway is thus considered indispensable and it would not be an un-economic venture as the line will certainly prove to be remunerative. If not for anything else, at least for possible defence needs, the matter should be given a priority consideration.

It cannot be gainsaid that the railways are suffering from huge losses due to pilferage of railway properties and also of railway rolling stock. It would be

[Shrimati Uma Roy]

seen from the budget that in place of Rs. 10,60,62,000 actual during the financial year 1966-67 and the revised estimate of Rs. 12,36,71,000 during the financial year 1967-68, a demand for an amount of Rs. 12,75,23,000 has been made in the present budget for security organisation. Thus, it is seen that the railways propose to increase expenditure for security organisation by more than Rs. 2 crores in the course of two financial years. It would be reasonable to expect that the taxpayer gets his return from the extra expenditure. If, in spite of excess expenditure to the tune of Rs. 2½ crores, it is seen that the railways continue to suffer loss on account of pilferage and theft of railway properties and rolling stock, such expenditure cannot be supported.

I would conclude by pointing out the serious inequitous treatment meted out to the travelling public in certain sections of the railways. For example, in certain sections of the N.F.R. and E.R., amenities provided to the passengers are deplorable, in sharp contrast to those provided in other sections of other railway zones. Arrangements for sanitation are primitive and are not properly looked after. In composite corridor system of upper class accommodation, even attendants are not provided, and this causes not only inconvenience to the passengers, but sometimes leads to theft of electric bulbs and wires from the running trains. I would like to point out that when the burden of paying fares is equal on the entire travelling public in the country, conveniences and amenities also should be equally shared. I would stress that this principle should apply to all classes of the travelling public.

The Bandel-Katwa section of the Eastern Railway should be immediately brought under the Railway Electrification Project. The lines in this section should be doubled. Before electrification there should be some temporary measure for reducing the running time. Diesel locomotives may be used for this purpose.

Sir, I think that the top heavy railway administration must be reformed. Therefore, the Railway Board must be replaced by a Committee consisting of the

General Managers of all the railways with the Railway Minister as the Chairman.

SHRI S. KUNDU (Balasore) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, the budget that has been presented by the Railway Minister is a serious challenge to planning and also to the concept of public sector undertakings. We thought that the Railway Minister, looking at the present economic conditions of the people, will not tax the poor people to the extent of Rs. 27 crores. But we find that the Finance Minister has decided to tax our poor people right from chocolate to *boedi* and biscuits and also the Railway Minister has decided to tax these common men, which I would call a direct tax, to the tune of Rs. 27 crores.

I feel there is a conspiracy between these two Ministers to exploit our poor people. One of the characteristics of this public sector undertaking would be this: if suffering is felt by the poor people, if there is a tear in the eye of the poor people travelling in the trains, the agony must be felt by the Railway Minister here, but, on the contrary, when there is suffering and when there are tears, all the pleasures are with the Railway Minister. That is a most lamentable aspect of the railway budget.

In the railway budget the Railway Minister has said that he is trying to make Rs. 8 crores which represents an increase in the third class passenger rates. But it is not Rs. 8 crores; to me, it would be about Rs. 15 crores, if we include the increase in the rate of III class sleeping accommodation and also a portion of money that the railways will get from the increase in goods traffic, because the poor, low-income group people also book their goods, it will be found that poor and middle class people are taxed to the extent of about Rs. 15 crores. And an increase in these rates which I call a direct tax, will be paid by about 230 millions of people who use these trains for travel and other purposes.

If you analyse the freight structure, Sir, you will find in 1964-65, Rs. 175.79 crores, in 1965-66, Rs. 192.66, in 1966-67, Rs. 203.28 crores were paid by the third-class passengers. On the other

hand, you will find that only between Rs. 25 to Rs. 27 crores were paid by all the upper-class passengers during these years. About 90 per cent of this huge freight is being paid by the millions of poor people, whereas the corresponding benefit has not been given to them. It is a disappointing feature to find that in the budget speech of the Minister, no mention has been made about the amenities given to the third-class passengers travelling short distances. Last time, the hon. Minister would remember that I asked him that he should travel in the third class to understand the suffering and agony of the third-class passengers. But he has not travelled in the third class.

SHRI SONAVANE (Pandharpur) : He has travelled several times.

SHRI S. KUNDU : The Prime Minister of Sweden travels in a bus sometimes, and he also travels in the second class. But the Railway Minister, especially when the railways are nurtured by about 300 millions of our humble and poor people, has not cared to travel within the last one year in the third class, to know the agony and suffering of the poor passengers.

SHRI C. M. POONACHA : I am sorry, you do not know the correct facts.

SHRI S. KUNDU : That is my impression. You have not mentioned anything about it in your speech. Now, the Railway Ministry has given statistics and has pointed out that our railway fares are the lowest in the world. This is a misleading statement. It depends upon the capacity of the people to pay. The *per capita* income in India is the lowest in the world. During the last two years, it has decreased instead of increasing. In 1964-65 it was Rs. 317.0 and now it is Rs. 298.3. With this shocking revelation, how can the Railway Board say that the Indian Railway gives the cheapest service? This is misleading and the minister is liable to answer the House for having misled it.

In para 22 of his speech, the minister says :

“...I shall continue to press the Railway Administration to achieve

further economies in all directions. The ban on the recruitment of staff to administrative offices will continue and recruitment of additional staff will be permitted only to the extent absolutely necessary.”

This statement is self defeated when he comes to para 23 where he says :

“...the setting up of a Marketing and Sales organisation in each zonal railway in recent months, will I am hoping, turn out to be fruitful.”

If the setting up of this organisation was so desirable, it could have been set up by employing the surplus staff in other departments. It is too late in the day to set up a markets research organisation. Due to your laxity in financial control and bureaucratic approach, you have lost the goods traffic to road transport. Six States have decided to permit 1,000 trucks to ply on a reciprocal basis between them. You are bound to lose 25 per cent of your high-rated goods traffic by 1970-71. I am happy that truck transport has advanced, because at least it will wake up the railway officers from their deep slumber and force to change their bureaucratic approach. If you want to develop the market, you have to go to the people with a spirit of service. But the attitude of the railways is as if they are doing some favour to the people and not that they want to earn money. This attitude has to be changed.

The staff on the railways has increased and not decreased. The number of low-paid employees per million train kilometre has gone down from 3,422 in 1946-47 to 2,830 in 1965-66. But at the same time, the number of gazetted officers has gone up by about 300 per cent. Mr. Poonacha knows that every Railway Board member is assisted by another Additional Member, every General Manager is assisted by a Senior Deputy General Manager, whose functions are not defined and so on. Go to the Northern Railway or the Southern Railway and you will find a minimum 300 per cent increase in the officers. In 1947 the Madurai division had 20 officers. Now there are about 70 gazetted officers. There are any number of en-

[Shri S. Kundu]

gineers; one cannot count them. The cost on the staff also has increased disproportionately from Rs. 276 crores in 1964-65 to Rs. 338.43 crores in 1966-67. Alarming rise in expenditure, pilferage, loss and wastage of fuel—all these things make the railways a complete mess. Where has the economy been observed? If economy was observed, the minister would not have had to come to this House taxing the people to the tune of Rs. 27 crores.

The Railway Minister knows about the position of stores. Some hon. Members have already referred to it. Why should there be, in the Indian Railways, so much capital, to the tune of Rs. 140 crores, by way of stores, be locked up, when nearly 95 per cent of the railway products are made from indigenous materials? Most of the required stores could be had from anywhere in India at short notice, at even one month's notice. This capital, if it is discharged, could be ploughed back into the present, a sort of, depressing economy. Also, enormous amounts of scrap are lying idle in the railway godowns. If they are sold in the market they can earn lakhs of rupees. But the Railway Minister has not come forward to do that, he has only come forward with proposals to tax the people and get money out of them. This, to my mind, is a shocking thing.

There is the question of corruption. Many hon. Members have pointed out that in the Railways it is full of corruption, rather it is a den of corruption. Some have referred to the workers. I do not say that the workers at the bottom are free and only the topmost officers are corrupt. But wherever there has been corruption, one officer has tried to shield the other. If a poor worker is corrupt you should catch him and punish him also. You should also catch and punish those who shield him. You should start from the top and not from the bottom. There was a Corruption Inquiry Committee. It has made a lot of recommendations which the Railway Administration has not accepted. It would be a revelation if I read what this Corruption Inquiry Committee of 1953-55 has said on page 22 of its report. It is very interesting. It says :

"At an important station we asked a railway employee, who gave his evidence before us, as to what would be the extra income of the Station Superintendent. His reply was: 'not less than Rs. 5,000 per month'. This I am telling you from my personal experience. The Station Superintendent has no motor car, but now, if he wants cars at the station, he can get them in the twinkling of an eye."

This corruption is there from top to bottom. In his speech the Minister has not said how many corrupt officers he has been able to book. This Committee had given some sort of a suggestion to bring in some legal reform. They wanted to see that the provisions of the Anti-Corruption Act was brought within the ambit of the Railways Act. They wanted that Section 137 of the Railway Act should be amended so as to include railway officers as "public servant" so that they come under the offence given in the Anti-Corruption Act. That has not been done. It had also recommended that you set up one administrative tribunal with somebody from outside, a retired High Court Judge or somebody, to look into the grievances of the employees, of complaints and cases of corruption. What happens is if one officer indulges in corruption another officer shields him and it is always seen that the appeals preferred by the poor people concerned are kept pending for years and years together. Therefore, you should accept the suggestion of the Committee. You should appoint a retired High Court Judge or some officer and ask him to hear only appeals in regard to service, complaint and corruption cases. This will at least give a feeling among the neglected section of the workers that their cases are being heard. Now, as I said, such cases are pending for years and years together. But it came to the Railway Minister in most cases it says they have been heard and dismissed. This is indeed a very shocking experience for the low paid employees. If these poor workers, these low-paid employees of the Railways who constitute 90 per cent of the railway employees, feel that their grievances are not being heard, their cases are being neglected, there will not be any coope-

rative endeavour on their part to make a proper public sector. This is a type of public sector which is spread throughout India. This is the line of communication which brings people of different communities together. I would, therefore, request Shri Poonacha to make this public undertaking a model one, a symbol, where the workers participate in its operations with great passion and a national feeling. Now there is no sense of participation among the workers. They feel that they are just small cogs in the wheel of the bureaucracy which is running the railway administration. Why should there be gazetted officers in the railways? It is a legacy of the imperial order which should have been wiped out the moment the British left. Why should they have this in-built security, this comfort, the luxury of the saloon and the old imperial mental outlook, which has not changed at all? Why could you not abolish completely the different grades? Between the humblest and lowest on the one end and the highest at the other end why could you not have only, say, lowest pay at Rs. 200 to 250 and ending with Rs. 1,500 for the highest paid? Also, they should not much have different type of living accommodation. Today, some officers live in 3 acres of land and houses and travel in a 16-wheel saloon car while a gangman—60 per cent of your employees in the railways about 3 lakhs workers who belong to two category—does not get even a rain coat, a reasonable TA and 20 such families live in six quarters in the worst conditions possible. Then, how can you expect such a worker in the railways to feel a sense of participation in the public sector undertaking?

Only the other day, the Railway Minister was lamenting that the people are burning railway property, which is a national property. I am shocked to find that the railway property is being burnt. But what has the railway administration done to instil in the people the feeling that the Railways belong to the nation, the people? Did they ever try to educate the workers and the public at large that it is not the property of the Railway Board or the Railway Minister but it is the property of the

nation? No, nothing has been done in this direction.

SHRI SONAVANE: When they on that side instigate the people to burn railway property, what can the Railway Minister do?

SHRI S. KUNDU: Now I come to accidents. Somebody was jocularly remarking that once you purchase a ticket and get into a train you cannot be sure whether you will arrive safely at the other station. According to the railways, the number of accidents was 6,373 in 1965-66 and 6,342 in 1966-67. Out of these, accidents due to mechanical defects were 3,463 in 1965-66 and 3,449 in 1966-67. What does it show? If there is some human failure in a certain level-crossing and as a result there is an accident and some people get killed, one can understand it. But I find that more than 50 per cent of the accidents are due to mechanical defects. Then, could we not reasonably hold the engineering staff, the Railway Board and the Railway Minister responsible for their wilful negligence because of which these accidents have occurred? I hope the Railway Minister will look into this.

Here I want to refer to a report entitled *Public Sector Undertakings* by the Administrative Reforms Commission. Though this Report has not touched on the Railway Administration, since about Rs. 3,256 crores are invested in this venture of which yearly about Rs. 230 crores come from the people as passenger fare, I would like to draw the attention of the Minister to the preface of this Report, where it is stated:

"Public undertakings have to work on business principles and employees therein must depend on merit, and not on inbuilt security. At the same time, the promotional prospects must be such as to facilitate the lowest employee to rise to the highest position, if he has the requisite qualifications and ability."

I hope Shri Poonacha will look into these few lines. Now the entire railway administration has inbuilt security. The General Manager knows or thinks that

[Shri S. Kundu]

he will retire as the Chairman of the Railway Board and that nobody can remove him, Shri Poonacha may go away but the General Manager is bound to become the Chairman of the Railway Board. If necessary, he will see to it that Shri Poonacha is made to resign so that he can reach his goal. This is their concept of work which has no relevance to ability and quality. That has to be changed. They must be made to feel that the railways have to function as a public utility and commercial organisation, and that they should respond to the feelings and desires of the public. Now, one has to be a Member of Parliament to get that costly smile from the railway administration. But, if you are an ordinary citizen, they will just ignore you and your suggestions.

Here the Railway Minister has started that he has taken steps to "nurture traffic". I know that the traffic is not nursed but coerced. But it is not the fault of Shri Poonacha. It is a legacy of imperial order of the British time which is continuing and he is a sad victim of it. That mentality or psychology has to go. Now Shri Poonacha is just like a poor Headmaster. The pupils say that he is a very good headmaster and the headmaster also feels that his pupils are very good.

So, there is some sort of a mutual understanding—rather I should say, a mutual admiration society—between the officers and the Railway Minister has developed which should be broken. It should be reconstituted on a pattern that everybody feels that it is national property. Therefore I would ask why Shri Poonacha should not bring forward a legislation whereby he will make it a model public undertaking and where the workers and users would be real partners in this national undertaking. Why not constitute a statutory board where the workers' representatives, the Ministers, the representative of the users and the officials, etc. will constitute the supreme council which would decide all the policy and the working of the railways? Can Shri Poonacha do it? Shri Poonacha cannot do it because there are various inhibiting circumstances. First

of all, the Congress Party, which says it believes in democratic socialism, does not practise it. That is the greatest hindrance which will come in the way of Shri Poonacha.

I will bring to your notice the colossal loss which the railway administration is sustaining. According to the Audit Report, 1966 (page 42)—I will just draw Shri Poonacha's attention to it—

"The total amount of losses adjusted during the year was Rs. 244.12 lakhs which was the highest during the last five years as shown below :—".

In 1960-61 the amount of loss was Rs. 64 lakhs and in 1964-65 it was Rs. 2 crores and 44 lakhs.

Then, Rs. 160 crores worth of fuel is consumed. There is a lot of theft and pilferage in coal. They do not have a fuel policy. I would request Shri Poonacha to set up a national commission on fuel to decide how the process of electrification and dieselisation should take place. What will happen to the big workshops which are now working on engine driven by charcoal? What will happen to its employees? Shri Poonacha should think about this; otherwise, immediately there will be artificial surpluses which will precipitate a chaos and they will start dismissing the workers.

I will just say a word about the workers and finish my speech. The Joint Consultative machinery, which is supposed to be a supreme body has just become a chattering body. You go there, take tea and come back. Nothing is done there. The Joint Consultative machinery had decided to increase TA by 25 per cent on 6th November, 1961, but so far it has not been implemented. The Joint Consultative machinery decided that 25 per cent of the Class IV employees will be promoted to Class III in November 1966 but it has not been implemented. This is a farce. We ask some of the workers' representatives to go there, to have nice chat with Shri Poonacha and the young Minister, Shri Parimal Ghosh who says, "Yes, it will be done"; but it is never done.

Kindly go and see the condition of the workers, the gangmen. In what

horrible condition they live! There is no water, no electricity in their quarters. 20 families live in about 5 or 6 quarters. Please go and see their condition. They are 3 lakhs of your people. The guards, who actually run the trains, have a pay scale which is less than that of the lower division clerks of your department. Then, you have not considered the ticket checking staff, who run the trains, as running staff and you do not give them the running allowance. The same is the case with the train controlling staff. They number about 2,400. Their just demands are also neglected. Shri Poonacha would kindly see all these things.

Last time, Shri Poonacha would remember, I said that in the name of public undertaking this railway was ploughing back every year lot of money for developmental purposes. I said that if our planning has to be sustained, regional imbalance has to go. Therefore, I demanded that a commission has to be set up to study the diversification of resources on account of the railways. I come from the State of Orissa where, I know, less amount of this money has been spent on the development of railway lines. Could I give you some figures? It will be interesting to know that there are 13.9 miles for 1,000 sq. miles of population and area whereas an all-India average is 27.3 miles for 1,000 sq. miles of population and area. This, I should say, is a colossal neglect to the people of the backward areas. I have no grouse against the developed States. I plead the case of Madras, Andhra, Assam and Orissa where, I say, more railway lines should go. In that connection, I must also thank Mr. Poonacha who, last time, agreed to lay a railway line from Cuttack to Paradeep Port. It is not that it was a help to Orissa but it was a help to the national economy as a whole.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Now he should conclude.

SHRI S. KUNDU : Just a minute.

I just want to bring to his notice one thing more. There has been persistent demand to have the line from Bimlagarh

to Talcher and I am sorry to find that even for survey he has not allotted any money. The survey made was very outdated. I request him to take it up. It has nothing to do with Orissa. It is in the national interest that this line be laid. I would also request him to see that in the mining areas of Koraput and Keonjhar, some railway links are extended which will increase the output of the mineral ores. He should look into that also.

MR. DEPUTY-SPEAKER : That is all. He will look into every aspect of it.

SHRI S. KUNDU : Just another thing. . . .

MR. DEPUTY-SPEAKER : No more; you can talk to him later.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI R. L. CHATURVEDI) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, we have had a very instructive and useful debate since the 28th of last month and a good number of hon. Members have given very useful suggestions.

The first point that I would like to deal with is on which almost all the Members have spoken with one voice about uneconomic railway lines. The hon. Members, Mr. Lobo Prabhu, Mr. Mayavan, Mr. K. N. Pandey, Shrimati Jayaben Shah, Mr. George Fernandes and Mr. Sonavane have desired that uneconomic lines, as proposed, should not be dismantled. In this connection, I would like to submit that the hon. Minister, Shri Poonacha, has made this point abundantly clear that there is no hurry on the part of the Railways to dismantle these lines and that it is only a proposal, a problem, how to run these lines which are giving so much loss to the Railways. The proper course which we have taken is that we have written to all the State Chief Ministers in whose States these lines lie asking for their opinion and their advice. We have also suggested that we will pay something for the development of roads. Now, we are awaiting their opinion and I can assure the House that we will not take any action

[Shri R. L. Chaturvedi]

in hurry and that we will give due consideration to the wishes expressed by the hon. Members here. We, certainly take note of the fact that from all corners, from every section, of the House there seems to be a unanimity on this point and we will give full consideration to this view of the hon. Members.

Then there has been some criticism about the Railway Board also. *(Interruptions)*.

SHRI S. KANDAPPAN (Mettur) : Let us dismantle it first.

SHRI R. L. CHATURVEDI : Mr. Sonavane and some members went to the extent of saying that it should be scrapped. But Mr. Lobo Prabhu has gone one step further. He has suggested interpolation of a secretariat between the Minister and the technocrats of the Railway Board. Sir, the present organisation was introduced by a special legislation in 1905 and has stood the test of time. The introduction of another administrative layer would mean an extra expenditure and a more infructuous work and expenditure. I do not think that the suggestion made by such a senior Member and an experienced administrator like Mr. Lobo Prabhu that there should be another layer in between the Minister and the Railway Board, is practicable or feasible in any way...

AN HON. MEMBER : It should be examined.

SHRI R. L. CHATURVEDI : The hon. Member suggests that it should be examined. But obviously this is a point on which, I am sorry to say that I disagree firmly with Mr. Lobo Prabhu. This is not at all practicable.

Mr. Sonavane and other friends have also. *(Interruptions)*.

SHRI S. M. BANERJEE (Kanpur) : Mr. Sonavane is not present. His name should not be mentioned.

SHRI R. L. CHATURVEDI : It was mentioned because this is a new point. It was only Mr. Lobo Prabhu who brought up this point and none else... *(Interruptions)*.

Then, Mr. Lobo Prabhu made certain very good and constructive suggestions.

We cannot deny that. One suggestion that he made was that the Railway budget should follow the General Budget. In this connection I have to say that this suggestion is not practicable as the Railways' cash requirements and capital expenditure have to form part of the General Budget and the net financial results of the working of Railways affect the general ways and means position of Government. It is not possible to accept this suggestion that the Railway Budget should follow the General Budget.

Another suggestion that was made by him was that the facility of PTOs and passes given to the railway employees should be withdrawn. I do not think that this is a considered suggestion. It is not possible to withdraw the facility which we are already giving to our employees. To say that economy would be effected or to suggest that economy should be effected by withdrawing this facility to our employees is not correct. *(Interruptions)*.

Further, it has been said that the new measures adopted by the Railways for speeding up their services and introducing the container system have not been effective. It is too premature to say that these steps are ineffective. Measures like container service, dieselised goods and express trains and marketing and sales organisations were introduced only recently and they have yet to make their impact.

Then he also referred to a newspaper report. There was a mention by Mr. Lobo Prabhu to a newspaper report that the Chairman of the Railway Board had installed an inter-communication system at a cost of Rs. 2.50 lakhs. The actual cost of the intercommunication system was only about one-ninth of this figure, that is, Rs. 29,000 only. The equipment used is indigenous and no foreign exchange was involved in its purchase or installation.

Shri Baswant from Maharashtra has suggested the construction of the Diva-Tarapore railway line. I may mention that I had met the Chief Minister of Bombay in January, and he had made a request that the Railway Board should examine the new alignment. So, I can

assure the hon. Member that we are giving our fullest consideration to it and that a decision will be taken soon. Already, the two alignments suggested by the Maharashtra Government have been examined. But now the latest suggestion has come in regard to the alignment linking the Central and Western railways. This will also be considered.

Shri Suraj Bhan had referred to the Delhi-Karnal section and said that it should be doubled. In this connection, I have to say that of the 123 k.m. long section between Delhi and Karnal, only 3 k.m. between Delhi and Subzimandi is already double-track; the remaining single-line section between Subzimandi and Karnal has sufficient capacity to handle the traffic obtaining at present. The Delhi-Karnal-Ambala route is predominantly used for passenger traffic and the freight traffic is passed on to the Delhi-Saharanpur and Delhi-Bhatinda sections. The survey for doubling the line between Subzimandi and Sonapat is in progress. The works considered necessary to further augment the capacity will be planned in future years.

There was a suggestion that there should be a separate pay commission for the railway employees. The railways being a part of the Central Government, it is not possible to set up a separate pay commission for railwaymen only...

SHRI S. M. BANERJEE (Kanpur) : Wage board.

SHRI R. L. CHATURVEDI : ...in view of the repercussions that it would have on the Central Government employees. If and when a pay commission is set up for the Central Government employees as a whole, the case of the railway employees also will receive due consideration.

Shri K. N. Tiwary has made very useful suggestions and we are thankful to him, and I am sure that all the suggestions by hon. Members including my hon. friend Shri K. N. Tiwary will receive utmost consideration from us. His first point was the restoration of the dismantled line between Bagha and Chitainighat. In this connection, I have to

submit that this line cannot be easily restored because there are obvious difficulties about a bridge.

We quite appreciate the necessity of a line and bridge also there. But the course of the river is such that we do not know the exact region through which it will flow. As soon as this thing is solved, we will certainly consider the construction of the bridge (*Interruptions*). This is not in our hands. Shri Pande and Shri Tiwary both pressed this point. We entirely agree with the feelings and the genuineness of the demand of the hon. Members. But the course of the river is unpredictable. A bridge is already there; some part of it is washed away. This is beyond our control. But I can assure the hon. Member that whatever is possible would be done...

AN HON. MEMBER : At the earliest.

SHRI R. L. CHATURVEDI : That I cannot say. I have to see.

AN HON. MEMBER : What about the Dhanushkodi line ?

SHRI R. L. CHATURVEDI : As regards theft and pilferage, Shri Tiwary mentioned that in Mogalsarai theft of property worth a lakh of rupees takes place every day and that it has become a criminal area. He has also given very useful suggestions to meet this growing menace of thefts, burglaries etc.

As regards the RPF, he has suggested that better facilities should be given to them, particularly the class IV personnel, the *Rakshaks*. He has suggested better warm clothing and better staff quarters like barracks. Shri Tiwary is one of the important members of the high power Committee which is in the process of finalising its report on the RPF. The suggestions he has made here will naturally be taken note of, but we certainly are awaiting the report of the Shah Committee. Until then, we cannot take any important measure in that direction.

I am glad the hon. Member has appreciated our dog squad system attached to the RPF. He has suggested that a training centre for dog squads

[Shri R. L. Chaturvedi]

should be established at each zonal headquarters or each zonal railway. This is a compliment that the hon. Members has paid to the usefulness of the squad.

SHRI KANWAR LAL GUPTA (Delhi Sadar) : There should be a dog in every office !

SHRI R. L. CHATURVEDI : That is how the hon. Member views things. Here the point made is whether the dog squad is or is not working satisfactorily. On this point, the hon. Member Shri Tiwary has given an opinion that it is doing very well, and suggested that there should be a training centre in each railway. We make a note of that. After we receive the report of the Shantilal Shah Committee, we will take the necessary action.

Shri Tiwary also felt that there should be discipline among the railway staff and proper and good co-operation between the railways or elsewhere is one of public. I agree with him; the problem in the railway or elsewhere is one of public co-operation. Everybody knows that there are thefts, ticketless travelling and pilferage in the railways and everybody is anxious to find some way to stop these things. I quite appreciate his reference to these problems. These are national problems and the railways could not stop these things unilaterally; if it is expected of the railways to solve these problems by their action only, it is well impossible.

SHRI SONAVANE : Theft do not take place in the presence of the public. How can public co-operation stop it ?

DR. MAHADEVA PRASAD (Maharajganj) : What machinery have you devised to get public co-operation in all these fields ?

SHRI R. L. CHATURVEDI : These are the problems which are posed. Everybody should know what the railways can do. From our side, I can say that any suggestion that you give will be taken due note of and we shall do whatever is possible. Tiwary referred to this point and I am putting forward the

point of view of the Railways so that other Hon. Members who speak on the Demands for grants can put forward some useful suggestions for enlisting public co-operation. It is absolutely in a non-partisan spirit that I say that a solution should be found. This is a problem which all of us have to face.

15 HRS.

I am glad that Mr. Tiwary did not agree with Mr. Lobo Prabhu about the interpolation of another cadre. Mr. Tiwary also felt that the doctors should be happy and should not feel inferior to the engineers. I do not know how he got this impression. If there is any specific case or any specific suggestion, he may kindly pass it on us and we shall look into it. He wanted sheds to be constructed at Bagaha and Adapur and a half station to be provided at Bitharwa. We shall consider these points. I can assure the Hon. Member that if possible I shall visit these sections because it is a border area and I shall myself see what can be done.

Mr. Mayavan is against the surcharge levied on sleepers and he said that the most affected persons by this will be the southerners; he says : by virtue of the capital of India being in the northernmost part, people from the south coming for interview will have to pay Rs. 8 more in the case of Tamilians and Rs. 12 more in the case of Keralites. With due apology to the Hon. Member, the way it has been put does not look well. It is correct to point out any difficulty or make any suggestion; he can say that there should not be any surcharge on sleeper coaches; many Hon. Members have said so. But he could have put it in a better way.

AN HON. MEMBER : What is your answer to his suggestion ?

SHRI R. L. CHATURVEDI : Whatever has to be said will be said by the Hon. Minister when he replies to the debate.

Mr. Mayavan has also made a suggestion for concessional railway fares to

recognised drama and dance troupes. I cannot say anything about this offhand. If there is any particular thing, we shall see that it is carefully examined. . . . (Interruptions.) If there are some points that are not replied to during the course of this debate, they will be replied to in due course of time. Mr. Mayavan also referred to the change of name of Dalmiapuram to Kallakudi and said that the Railway Minister would not pave the way for another agitation. Some questions were also asked and I have also replied to them earlier. There is a procedure in such cases. When a suggestion for changing the name of a particular station is submitted, we pass it on to the Home Ministry. It must be from the State Government. . . . (An Hon. Member : District administration to the State Administration). It is the State Government and the Home Ministry which should agree. We the railways, on our part, generally try to accommodate the wishes of the people there, and the leaders, residing near-about that area. But the point is, it is not so much in our hands as it is a question to be decided between the State Government and the Home Ministry. (Interruption) If that stand could be understood, I hope the remark made by the Hon. Member that it will pave the way for another agitation would not have been made. This is not a question of the railways coming in between at all. If it is the wish of the people in that area, the State Government and the Home Ministry naturally have to consult—

SHRI S. KANDAPPAN (Mettur) : That is a moot point. (Interruption). The name of the place was Kallakudi. Actually, a businessman went there and started a cement plant there and then gave his own name to that place. Now, we want that old name to be resumed. When the name Dalmiapuram was given to that station, was it done with the concurrence of the Home Ministry here?

SHRI R. L. CHATURVEDI : The point is. . . . (Interruption).

SHRI S. KANDAPPAN : How did you recognise it? (Interruption).

MR. DEPUTY-SPEAKER : He has made the suggestion.

SHRI R. L. CHATURVEDI : The Hon. Member will kindly bear with me.

SHRI S. KANDAPPAN : This is a moot point. We only want to keep the old name. These people do not understand this. The old name was Kallakudi. The businessman went there and gave it his own name. (Interruption).

MR. DEPUTY-SPEAKER : Order, order.

SHRI R. L. CHATURVEDI : If only the Hon. Member could hold his patience,—

SHRI S. KANDAPPAN : How did you make it Dalmiapuram, in your record?

SHRI R. L. CHATURVEDI : I quite understand and appreciate the feelings of the Hon. Member in the matter of that station being now called Dalmiapuram. What I beg to submit is only this. It has got to be appreciated. I humbly beg to submit that for the change of name, there is a set procedure. After all, the State Government is there and for any change of name, it is not only the railways that can agree and get it done.

SHRI C. CHITTYBABU (Chingleput) : Have you not received the request from the State Government? (Interruption).

SHRI RANDHIR SINGH (Rohtak) : The hon. Minister making his maiden speech.

श्री हुकम चन्द कछवाय : क्या यहां पर कोई मन्त्री लिखा लिखाया भाषण पढ़ सकता है ? उनको अध्ययन करके यहां पर भाषण देना चाहिए ।

MR. DEPUTY-SPEAKER : As a Minister, it is his maiden performance. He was a Member of the House formerly, I know.

श्री अ० सि० सहगल (बिलासपुर) : हमको आप से यह कहना है कि जिसको लिखना नहीं आयेगा, पढ़ना नहीं आयेगा, वह लिखकर क्या बोलेगा ?

SHRI P. VENKATASUBBAIAH (Nandyal) : I take very strong objection to the remark passed by the hon. Member. (*Interruption*).

SHRI RANDHIR SINGH : How do you allow this, Sir ?

MR. DEPUTY-SPEAKER : The remark was a threat of agitation.

SHRI S. XAVIER (Tirunelveli) : There is a reason for it. Formerly it was Kallakudi.

SHRI S. KANDAPPAN : He expresses his apprehension; it is not a threat.

SHRI S. XAVIER : He was right in expressing that apprehension. The original name of the station was Kallakudi. But after the Dalmia cement factory was established there, the station was named after him as Dalmiapuram.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Shri Kandappan has just now explained the history of the change. It is already on record.

SHRI S. XAVIER : When the original name was Kallakudi, for changing it to Dalmiapuram, there was an agitation by the people. That is what the hon. Member says; that there should not be any more room for any agitation.

SHRI C. CHITTYBABU : For the change in name to Dalmiapuram, there was an agitation.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Mr. Kandappan has given the history of the change and he is considering it.

SHRI S. KUNDU : My friends know that Shakespeare said, what is there in a name? The only question is, the name should not be that of a capitalist. The Minister should consider it. (*Interruptions*).

SHRI S. M. BANERJEE : In the matter of giving names to railway stations, whether it is Dalmianagar or Dalmiapuram, they start a particular factory and name that place according to their own choice. Is this going to be the policy of the Railway Ministry to name the stations? Dalmia is not a national leader. Let him explain that.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Mr. Kandappan has explained the history of the change and the Minister is considering the matter. It should rest there.

SHRI R. L. CHATURVEDI : Mr. Biswas and Mr. Daschowdhury mentioned about the circular railway in Calcutta. In this connection, I have to mention that a survey has been undertaken for two lines—one from Dum Dum to Princep Ghat and another from Dum Dum to Ballygunj through the salt lake area. This survey is yet to be completed. A preliminary survey report has come. The final report is yet to come.

SHRI S. KUNDU : Yesterday this point was mentioned when Mr. Ghosh was not here. It was said that Mr. Ghosh announced in Calcutta that this circular railway will definitely be built in Calcutta. Now that Mr. Ghosh is present here, let him say that once the survey report is received, the circular railway is going to come up there. (*Interruptions*).

MR. DEPUTY-SPEAKER : Mr. Poonacha will cover all the remaining points when he replies. The Deputy Minister may conclude now.

SHRI R. L. CHATURVEDI : I am concluding, Sir. Shri N. N. Patel had desired the stoppage of the Gujarat Express at Bilimoria and Navsari stations. In this connection, I may inform the House that the No. 12 Up Gujarat Express is being provided stoppages at these stations in the time-table to come into force from 1-4-68. I may add that the Hon. Member from Bulsar has pointed out certain grievances and has made some suggestions. I may assure him that the points made by him will receive our greatest attention. He had also made some request to me earlier and I will look into that also.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The Hon. Deputy Minister must try to conclude now.

SHRI R. L. CHATURVEDI : Sir, I will take only two more minutes. Shrimati Sangam Laxmi Bai. . .

MR. DEPUTY-SPEAKER : For saving the time of the House I would

suggest that, individual suggestions apart, only general policy matters, financial implications and labour matters may be dealt with. If the hon. Deputy Minister is going to reply to every suggestion made by hon. Members, I am afraid, I have no time.

SHRI R. L. CHATURVEDI : In the end, Sir, I conclude by saying that the suggestions made by hon. Members from every section of the House, will receive my utmost consideration. I will go a step further and say that if any hon. Member thinks that I personally have to go to a particular side or see some important thing I can assure him that I will certainly try my best to accommodate him.

SOME HON. MEMBERS rose—

MR. DEPUTY-SPEAKER : If there are any question hon. Members may address them to Shri Poonacha when he replies in the end.

SHRI S. M. BANERJEE : Sir, the point raised was about introduction of automation in the Railways. Is Shri Poonacha going to reply to that, because the hon. Deputy Minister has replied to all the points ?

MR. DEPUTY-SPEAKER : If he fails to reply then you can raise it.

श्री रा० स्व० विद्यार्थी (करोल बाग) : उपाध्यक्ष महोदय, इंडियन रेलवेज पब्लिक कंसर्न न होकर रेलवे बोर्ड की जागीर मात्र रह गई है। मुझे इम बात का दुःख है कि रेलवे मंत्री महोदय बेबस हो गये हैं। वह रेलवे बोर्ड के केवल एक टियुटलर हैंड हैं उनका अधिकार कुछ नहीं है। यह बात मैं पूरी जिम्मेदारी के साथ कहना चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय रेलवे बोर्ड की हिज मास्टर वाइस का काम करते हैं। रेलवे बोर्ड की जागीर यदि खत्म नहीं हुई तो रेलवेज कभी भी मुनाफा नहीं दिखा सकती हैं।

अभी पिछले सत्र की बात है मैंने एक मुवाल रेलवे मंत्री से पूछा था कि बतलाइये पाकिस्तान में हिन्दुस्तान के कितने वंगैस

चोरी हो कर गये हैं ? उन्होंने इन्कार कर दिया और कहा कि कोई भी वंगैस पाकिस्तान में चोरी होकर नहीं गया है। लेकिन उसी प्रश्न के सम्बन्ध में जो जानकारी सुलभ की गई थी उससे मालूम पड़ा कि ईस्ट और वेस्ट पाकिस्तान के अन्दर हिन्दुस्तान के एक, दो और दस नहीं बल्कि दो हजार वंगैस पाकिस्तान को गये हैं। जब उनसे पूछा गया कि वह यह बतलायें कि किस जोन के ऊपर कितने रेलवे वंगैस मिसिंग हैं तो उसके जवाब में मुझे बतलाया गया कि तकरीबन दो हजार वंगैस मिसिंग हैं और वह उन जोस से मिसिंग हैं जिनका पाकिस्तान के साथ सम्बन्ध है जो कि पाकिस्तान की सीमा तक जाती है।

15.19 Hrs.

[**SHRI G. S. DHILLON** in the Chair]

जैसा मैंने पहले कहा और फिर दुहराना चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय का बजात खुद उनका अपना कुछ नहीं है वह रेलवे बोर्ड की हिज मास्टर वाएस हैं और उन्हें रेलवे बोर्ड जिस तरीके से बोलने के लिए कहता है वह वैसे ही यहाँ पर बोल देते हैं। इस कारण जितने आक्षेप उन पर लगाये गये हैं वह इन हालत के अन्दर उचित नहीं लगते हैं। अगर रेलवेज में वह मुनाफा दिखाना चाहते हैं तो सबसे पहले वह रेलवे बोर्ड को समाप्त करें। यह थोड़ी सी चीरफाड़ से काम नहीं चलेगा इसके लिये मेजर आपरेणन की जरूरत है।

अभी पीछे की बात है उत्तर रेलवे कर्मचारी संघ के प्रधान न रेलवे बोर्ड के चेअरमैन से टेलीफोन पर कुछ बातें करनी चाहीं लेकिन उन्होंने इन्कार कर दिया कि नहीं मैं बातचीत नहीं करूंगा। वह व्यक्ति इस पार्लियामेंट के एक माननीय सदस्य हैं। हालत यहीं तक नहीं है बल्कि जो नीचे उनके जागीरदार हैं छोटे-छोटे, उन तक भी रेलवेज के जो सारे कर्मचारी हैं उनकी रसाई नहीं है। वह उन तक नहीं पहुंच सकते हैं। यदि कोई अपने दुख का रोना रोने के लिये उनके पास जाता है तो जितने आर० पी० एफ०

[श्री रा० स्व० बिश्वाची]

के लोग हैं वह उसका घेरा डालते हैं और वह जनरल मैनजर से नहीं मिल सकता है।

बतलाया गया है कि रेलवे में घाटे के दो बड़े कारण हैं। एक तो यह कि जो गुड्स ट्रेफिक था वह ट्रांसपोर्ट की तरह डाइवर्ट हो गया और दूसरा यह कि ऐडमिनिस्ट्रेटिव एक्सपन्डिचर बहुत ज्यादा बढ़ गया। जब रेलवे मंत्री यह मानते हैं कि गुड्स ट्रेफिक रोड्स को तरफ डाइवर्ट हो गया है तो उन्हें चाहिये था कि कम्पीटीशन के लिये कोई साधन जुटाते। लेकिन उन्होंने ऐसा नहीं किया। अगर रोड्स के साथ कम्पीटीशन करना हो तो उनको चाहिये था कि वह फ्रेट को कम करते, लेकिन उसको जगह वह फ्रेट और ज्यादा बढ़ाना चाहते हैं। रेलवे आज एक ऐसा हीज है जिसमें इन-कमिंग पानी जो होता है वह बहुत कम है। लेकिन इम तरह से उसका आउटलेट कभी पूरा नहीं होगा और आज ही नहीं, हमेशा हमेशा के लिये रेलवे मंत्री महोदय साधारण जनता पर और टक्सों का बोझ लादने के लिये उपस्थित होते रहेंगे। मेरी प्रार्थना है कि उनकी जो नोति है हर साल किराया बढ़ा देने की उसको वह बदल दे। अगर उनकी यही नोति चलती रही तो इससे रेलवे का फायदा नहीं होगा।

मंत्री महोदय को चाहिये कि रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन में जो कमियां हैं जिनकी वजह से घाटा होता है, उन्हें भी दूर करें। अभी बतलाया गया कि रोड ट्रांसपोर्ट की तरफ सारा गुड्स ट्रेफिक डाइवर्ट हो रहा है। मैं पूछना चाहता हूँ कि ऐसा क्यों है? क्या कभी रेलवे मंत्री महोदय ने इसको जानने का प्रयास किया है? क्या उनको मालूम नहीं है कि जब भी कोई आदमी अपना सामान बुक करने के लिये रेलवे कर्मचारी के पास जाता है तो बगैर पैसा दिये हुए उसको बैगन नहीं मिलता, और जब कहीं कोई सामान छुड़ाने जाता है तो बगैर उसकी भेंट चढ़ाये उसको सामान नहीं मिलता है। कई दफे ऐसा कह दिया जाता है कि सामान आया नहीं

है जबकि सामान पड़ा रहता है और आदमी को डिमरेज देना पड़ता है। क्या रेलवे मंत्रालय ने इस का प्रयास किया कि इसको रोका जाये? केवल एक जनरल मैनजर बढ़ा देने से या कुछ इन्स्पेक्टर बढ़ा देने से ही यह मसला हल नहीं होगा। चाहिये तो यह था कि जो असुविधा रेलवे द्वारा जनता को होती है, उसको दूर किया जाता, लेकिन इधर रेलवे मंत्री महोदय ने बिल्कुल ध्यान नहीं दिया।

दूसरी बात यह है कि जो मवेशी आदि थे पहले वह रेलवे की मोनोपोली थे क्योंकि उन के लिये और कोई साधन नहीं था उनको लाने ले जाने के लिये। मैं पूछना चाहता हूँ कि वह क्यों ट्रक्स की तरफ डाइवर्ट हो गया? आज रेलवे में एक मंत्री हैं एक राज्य मंत्री हैं एक उप-मंत्री हैं। क्या उन्होंने कोई प्रयास किया कि लोगों के पास जाकर उनकी तकलीफों को मालूम करें? ऐसा कोई प्रयास नहीं हुआ। इसलिये आप कितने ही टैक्स बढ़ाते जाइये मेरा ऐसा विश्वास है कि रेलवे गुड्स ट्रेफिक में कोई भी वृद्धि नहीं हो सकती अगर आपका डांचा इसी प्रकार का रहा। इसलिये आवश्यक है कि आप इस मागे डांचे को देखिये और मेजर आपरेशन करके जितनी गड़बड़ी होती है उसको दूर कीजिये।

अभी करप्शन की बात बहुत कही गई। कहा गया कि करप्शन जो है उसको दूर करने का प्रयास किया जा रहा है। मैं एक छोटा सा चित्र आपके सामने रखना चाहता हूँ कि किस प्रकार रेलवे मंत्री महोदय इसके लिये प्रयास करते हैं। नार्दन जोन में विजिलेंस विभाग उन्होंने कायम किया है जिससे कि वह चाहते हैं कि करप्शन दूर हो और ऐडमिनिस्ट्रेशन में जो गड़बड़ी होती है उससे लोगों की सुरक्षा हो सके। इसके इंचार्ज एक सीनियर डिप्टी जनरल मैनजर हैं। उनके साथ एक विजिलेंस आफिसर हैं, फिर असिस्टेंट विजिलेंस आफिसर है, उसके बाद एग्जिक्यूटिव इंजीनियर विजिलेंस है, फिर अकाउंट्स आफिसर विजिलेंस

एक जोन के अन्दर यह है। इतने लोग एक जनरल मैनेजर के नीचे। अगर जनरल मैनेजर का मामला हो तो वह लोग हस्तक्षेप नहीं कर सकते। अगर ईमानदारी से रेलवे मंत्री महोदय और रेलवे बोर्ड चाहते हैं कि करप्शन दूर हो तो विजिलेंस का काम एक ऐसे आदमी के जिम्मे लगाया जाये जो रेलवे बोर्ड के मातहत हो। अगर वह चाहते हैं कि इसमें सुधार हो तो विजिलेंस का जो काम है और करप्शन के खिलाफ जो मुहिम है उसके लिये एक अलग कमीशन कायम किया जाये जिसका रेलवे के साथ कोई सम्बन्ध न हो और वह रेलवे के बड़े से बड़े अफसर के खिलाफ जब भी चाहे कार्रवाई कर सके। अगर जनरल मैनेजर और रेलवे बोर्ड चाहते हैं कि इसी तरह से विजिलेंस का काम चले तो इसमें सफलता नहीं मिलेगी और मामला और उलझता चला जायेगा।

रेलवे गुड्स ट्रैफिक के लिये मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि जो भी स्टेप उन्होंने लिये हैं वह पर्याप्त नहीं हैं। उनमें कुछ नहीं होगा। उन्होंने जो आपटर सेल्स सर्विस टु सेलेक्टड कस्टमर्स की बात की है उससे काम नहीं चलेगा जब तक आप उसका बहुत ज्यादा प्रचार न करें। जहां तक फूड-ग्रैन का मामला है या शुगर का मामला है, यह सारी मोनोपोली रेलवे की थी। लेकिन आज वह कस्टमर्स भी रेलवे से अपना सामान नहीं भेजना चाहते। आपका रूल है कि क्लेम 60 दिनों में मिल जायेगा लेकिन उनके क्लेम मिलने में दो-दो और तीन-तीन साल लग जाते हैं। जब तकनीकी को कुछ दिया न जाय तब तक क्लेम सेटल नहीं होते। इसलिये मेरी प्रार्थना है यदि आप अपने गुड्स ट्रैफिक की रिकवरी करना चाहते हैं तो कुछ ऐसा काम कीजिये जिससे लोगों को आपमें विश्वास हो, उनके मन में यह बात हो कि उनका सामान सुरक्षित ढंग से और कम समय में पहुंच जायेगा। आज दिल्ली से मद्रास आने में कम से कम तीन महीने का समय लग जाता है। कस्टमर को आज यह यकीन नहीं होता

है कि इतने समय तक उसके सामान की रक्षा हो सकेगी। इसलिये आप ऐसा प्रयत्न करें कि जो सामान लोग भेजें वह जल्दी से जल्दी निश्चित समय पर पहुंच जाये और रास्ते में उसकी पूरी रक्षा हो सके। साथ ही जो क्लेम हो उनके लिये भी आप प्रयत्न करें कि निपटारा जल्दी से जल्दी हो जाये।

अभी एकानमी की बात हुई। इस विषय में मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि कुछ लोगों ने कहा कि रेलवे में चोरी बहुत होती है, पिलफरेज बहुत है। इस सिलसिले में मोगल-सराय का नाम लिया गया कि वहां पर एक लाख रुपये रोज की चोरी होती है। इसी तरह से बर्कशाप में भी चोरी बहुत होती है। इन चोरियों का सब से भयानक पहलू जो है वह यह है कि आर० पी० एफ० के लोग भी इस में सम्मिलित होते हैं जिनको आपने तायनात किया है इसलिये कि वह रेलवे पैसेन्जर्स और रेलवे गुड्स की रक्षा करें। जहां पर भी चोरी होती है वहां वह चोरों के लिये पहरा देते हैं। उनकी साजिश से सामान निकल जाता है फिर खुदबुद होता है। अगर यह मान लिया जाये कि इसमें सिर्फ लोकल रेलवे कर्मचारियों का हाथ होता है, तो यह बात मेरी समझ में नहीं आती। जब भी ऐसा होता है तो उसमें जनरल मैनेजर और रेलवे के आदमियों का हिस्सा होता है। हर एक स्टेशन पर ही 10 हजार इसको और 5 हजार फलां आदमी को देने वाले लोग रहते हैं और इस तरह से काम चल रहा है। कम से कम इसको तो रोका जाना चाहिये। आप बराबर गरीब जनता पर टैक्स लगाते जा रहे हैं। लेकिन इस ओर कभी ध्यान नहीं देते। यह काम उस वक्त तक ठीक नहीं हो सकता जब तक आप रेलवे बोर्ड को समाप्त नहीं करेंगे। मंत्री महोदय तो इसके लिये कुछ कर नहीं पाते हैं क्योंकि उनके इशारों पर तो वह स्वयं चलते हैं। उनके कामों में हस्तक्षेप करने की हिम्मत उनकी नहीं पड़ती। इस बात को कहने के लिये मंत्री महोदय मुझे माफ करें।

[श्री रा० स्व० विद्याधी]

रेलवे बोर्ड की एक और विशेषता है जिस की ओर आपका ध्यान मैं आकर्षित करना चाहता हूँ। एडमिनिस्ट्रेटिव रूल्स बनाता है रेलवे बोर्ड और उसके इंटरप्रेटेशन की हालत यह है कि एक जोन में उनका कुछ इंटर-प्रेटेशन होता है और दूसरे जोन में कुछ और तीसरे में कुछ और। अगर रेलवे बोर्ड को वह क्लैरिफिकेशन के लिये भेजा जाता है तो उसमें दो-दो और तीन-तीन साल लग जाते हैं। अभी मैं एक जगह गया था। वहाँ पता लगा कि फायरमैन ग्रेड ए और ग्रेड बी में प्रमोशन का जो चांस है वहाँ 80 प्रतिशत ग्रेड बी से प्रमोशन होता था और 20 प्रतिशत ग्रेड ए से होता था। बहुत सी रेलवेज ऐसी हैं जहाँ इस रूल की पाबन्दी होती है लेकिन नार्दर्न जोन में हालत ऐसी है कि 20 परसेंट ग्रेड बी से होता है और 80 परसेंट ग्रेड ए से होता है जबकि सदर्न जोन में हालत यह है कि 80 परसेंट ग्रेड बी से होता है और 20 परसेंट ग्रेड ए से होता है। ए ग्रेड के लिए यहाँ जो है उसके लिए वह बिल्कुल उलट है। बजाय इसके कि तमाम रेलवेज को रूलज की एक ही इंटरप्रेटेशन दी जाए, रेलवे बोर्ड कन्फ्यूज करता है। जहाँ जो चीज चल पड़ती है वही चल पड़ती है। रेलवे बोर्ड दखल देना पसन्द नहीं करता है और न ही उसके पास इस तरह के कामों के लिए इतना समय है।

रेलवे को जो घाटा सहन करना पड़ रहा है उसका एक मुख्य कारण यह बताया गया है कि महंगाई चूँकि बढ़ गई है इस वास्ते महंगाई भत्ता देना पड़ गया है जिससे खर्चा बहुत बढ़ गया है। लेकिन आप यह भी देखें कि एडमिनिस्ट्रेटिव एक्सपेंसिस भी बहुत बढ़ गए हैं। मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि आप एडमिनिस्ट्रेटिव एक्सपेंडीचर की तरफ जो कि बढ़ रहा है कोई ध्यान नहीं दे रहे हैं। आप पिछले पांच साल के आंकड़े उठा कर देखें और यह बात उनसे साफ हो जाएगी। फिर एक बात और है। आपने क्लर्कों की

रिक्तमेंट पर तो पूरी तरह से बैन लगा रखा है लेकिन अफसरों की तादाद घड़ाघड़ा बढ़ती जा रही है। पांच साल पहले दिल्ली में नार्दर्न जोन के अन्दर एक जनरल मैनेजर होता था। लेकिन आज आप देखें कि एक सीनियर डिप्टी जनरल मैनेजर है, फिर डिप्टी जनरल मैनेजर है, फिर असिस्टेंट जनरल मैनेजर है और इस तरह से आफिसर्स की जो कतार है वह बढ़ती ही जाती है। अब अगर एक अफसर बढ़ता है तो उस पर जितना खर्च बैठता है उसी खर्च में पन्द्रह बीस छोटे आदमी लग सकते हैं। इन छोटे आदमियों को आप लगाने के लिए तैयार नहीं हैं लेकिन आफिसर्स की संख्या में आप दिन-प्रति-दिन बढ़ोतरी करते जा रहे हैं। कर्मशियल क्लेम्ज आफिस के अन्दर यहाँ पर अभी डेढ़-दो साल पहले 72 पोस्ट्स खाली थीं लेकिन इकोनोमी के नाम पर उनको भरा नहीं गया। कई बार इसके बारे में लिखा गया है और बताया गया है कि क्लेम्ज समय पर नहीं दे सकते हैं, जनता को तकलीफ होती है लेकिन आज तक उन पोस्ट्स को भरा नहीं गया है और वे खाली पड़ी हैं लेकिन इसी बीच में आफिसर्स इसी जोन में भरती कर लिए गए हैं। यह जो डबल स्टैंडर्डज की बात है यह अच्छी बात नहीं है। मैं मानता हूँ कि आपका इसमें कसूर नहीं है। लेकिन रेलवे बोर्ड के साथ आपको कुछ करना होगा।

रेलवे कर्मचारियों में आफिसर्स को छोड़ कर सब में बेचैनी फैली हुई है। कोई भी रेलवे का एडमिनिस्ट्रेशन इससे बचा हुआ नहीं है। कोई भी कर्मचारी आफिसर्स को छोड़ कर एडमिनिस्ट्रेशन से खुश नहीं है सिवाय उन चन्द आदमियों के या चन्द कर्मचारियों के जो कि आफिसर्स के साथ मिल कर उनकी बेईमानी के अन्दर सहायक होते हैं, बाकी जितना भी स्टाफ है वह सारे का सारा रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन से बुरी तरह से बेचैन है। इसके बारे में भी आपको कुछ करना चाहिये।

अब मैं प्रमोशन के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। क्लास चार के जो कर्मचारी हैं

वे जीवन भर काम करते रहते हैं लेकिन उनको एक भी प्रमोशन का चांस नहीं मिलता है। इसी तरह मे क्लास तीन के जो कर्मचारी हैं उन्हें भी तमाम जीवन में एक ही स्टेप बड़ी मुश्किल से आगे मिलता है। मैं कहना चाहता हूँ कि क्लास तीन और क्लास चार के जो कर्मचारी हैं उनके लिए प्रमोशन के इन्वेन्चुज होने चाहिये। अगर उनको यह नहीं दिया जाता है तो उन में निराशा की भावना पैदा होगी और जब निराशा की भावना पैदा होती है तो आप जानते ही हैं कि आदमी ईमानदारी से और तनदेही से काम नहीं करता है। बजाय इसके कि आफिसर्स की तनख्वाह आप बढ़ाते चले जायें, उनके ग्रेड बढ़ाते चले जायें, रोजाना उनकी भरती करते चले जाएं आवश्यकता इस बात की है कि जितने निचले कर्मचारी हैं उनको आप प्रोत्साहन दें, उन्हें आप प्रमोशन के एन्वेन्चुज दें।

रेलवे में हज़ारों की तादाद में नहीं बल्कि लाखों की तादाद में कैज्युअल लेबर हैं। यह लेबर लगातार काम करती रहती है लेकिन हर छः महीने के बाद उसको छुट्टी दे दी जाती है और एक आध दिन का वकफा डाल कर उसको फिर बुला लिया जाता है। आप सोशलिज्म का नारा लगाते हैं। जितनी प्राइवेट कम्पनियां हैं या जितनी प्राइवेट फर्म हैं उनसे तो आप कहते हैं कि लेबर लाज को वे इम्प्लेमेंट करें लेकिन केन्द्रीय सरकार का यह महकमा जो है इसके ऊपर इसके बारे में कोई पाबन्दी नहीं है। छः महीने तक जो काम करता है उसको एक दिन के लिए हटा दिया जाता है और बाद में फिर बुला लिया जाता है। यह कोई डंग की बात नहीं है। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि ऐसे कर्मचारी जोकि छः महीने तक लगातार काम करते रहें उन्हें आप उनकी पोस्ट्स में परमानेंट करें उनकी पोस्ट्स को परमानेंट डिक्लेयर करें, और ऐसे लोगों को जो सहुलियतें पब्लिक सैक्टर में या प्राइवेट सैक्टर में मिलती हैं वे उन्हें भी मुहैया करें।

आटोमेशन के बारे में अब मैं कुछ अर्ज करना चाहता हूँ। मैं इसके खिलाफ नहीं हूँ। लेकिन मैं कहूंगा कि कुछ प्रायोरिटी का का ध्यान तो रखा जाए। क्या आप महसूस करते हैं कि बिना आटोमेशन के रेलवेज जिन्दा नहीं रह सकती हैं। अगर वे जिन्दा रह सकती हैं अगर उनकी एफिशेंसी बनी रह सकती है तो मैं कहूंगा कि आटोमेशन की अभी आवश्यकता नहीं है। इससे जो बेकारी है वह और ज्यादा बढ़ जाएगी। जो लोग रेलवे में पन्द्रह बीस साल से काम करते आ रहे हैं और जिन का सारा, जीवन जिन की सारी जबानी रेलवे के अन्दर सर्फ हुई है, कल को अगर आपको उनको निकालना पड़ा तो उनकी आत्मा आपको कोसेगी। यह कोई अच्छी पालिसी नहीं है। आटोमेशन के नाम पर इन लोगों को बेकार करने का काम आप न करें।

अब जो प्रिवलेजिज मिलते हैं क्लास तीन के कर्मचारियों को, क्लास चार के कर्मचारियों को और आफिसर्स को उनके बारे में मैं कुछ अर्ज करना चाहता हूँ। क्लास चार के जो कर्मचारी हैं वे जब पन्द्रह साल की सर्विस कर चुकते हैं तो एक उन्हें पास मिलता है और हर पांच साल के बाद एक पास मिलता है, यीअरली वह नहीं मिलता है। क्लास तीन के जो कर्मचारी हैं उनको भी पन्द्रह या दस साल की सर्विस के बाद एक पास मिलता है। लेकिन आफिसर्स को हर साल के बाद चार पास मिल जाते हैं। मेरी समझ में नहीं आया है कि यह डिस्टिक्शन क्यों किया जाता है। आप सोशलिस्ट समाज का नारा देते हैं। ऐसी स्थिति में उचित यही है कि चाहे क्लास चार का या क्लास तीन का या कोई अफसर हो उन सब को एक ही स्तर पर रखा जाए और जितने पासिस आफिसर्स को मिलते हैं उतने ही उन्हें भी मिलें। पेंशन ले बाद या रिटायरमेंट के बाद उन्हें लाइफ के अन्दर एक ही पास मिलना है सालाना लेकिन बाकी लोगों को उनसे अधिक पास मिलते हैं। इस बास्ते मैं कहूंगा कि जहां तक

[श्री रा० स्व० विद्याधी]

पासिस का सम्बन्ध है इन को एक ही कैटेगरी में रखा जाए। जितने आफिसर्स को आप पास देते हैं उतने ही तीन और क्लास चार के कर्मचारियों को भी दें।

रेलवे में जो कर्मचारियों की यूनियन होती हैं उनके बारे में, उनको मान्यता दिये जाने के बारे में अब मैं कुछ कहना चाहता हूँ। हर जगह एक एक या दो दो यूनियनों को आपने मान्यता दे रखी है। जब डा० राम सुभग सिंह जी रेल मंत्री थे तब उन से एक प्रश्न पूछा गया था कि रिकगनिशन के लिए क्या क्या होना आवश्यक है। तब उन्होंने बताया था कि पन्द्रह परसेंट मैम्बरशिप होनी चाहिये, उनको राफ्टवादी होना चाहिये, उनको तोड़फोड़ में यकीन नहीं रखने वाला होना चाहिये। इस तरह से छः बातें उन्होंने बताई थीं। यह भी सवाल उन से पूछा गया था कि अगर ये बातें कोई पूरी करे तो उसको आप रिकगनिशन देंगे तब इसके जवाब में उन्होंने कहा था कि हाँ, निश्चित रूप से देंगे। लेकिन आप देखें कि मध्य रेलवे कर्मचारी संघ जिम की मैम्बरशिप पचास हजार है उसने रिकगनिशन के लिए एप्लाई किया था और वहाँ के जनरल मैनेजर ने माना भी था कि यह यूनियन सारी की सारी कंडिशन को पूरा करती है लेकिन फिर भी उसको-रिकगनिशन देने के लिए आप तैयार नहीं हैं। मैं चेतावनी देना चाहता हूँ कि इस तरह के व्यवहार के अच्छे परिणाम नहीं निकल सकते हैं। मैं आपको यह भी बतलाना चाहता हूँ कि जब चीन का हमला हमारे देश पर हुआ था तब एक रेलवे यूनियन के दफ्तर से चीन के हक में काफी मैटीरियल मिला था, काफी पोस्टर मिले थे, नारे मिले थे जो लोगों को उन्होंने देने थे और लिट्रेचर मिला था। लेकिन इतना होने पर भी आपने उस यूनियन को हाथ नहीं लगाया, उसकी रिकगनिशन को खत्म नहीं किया। ऐसी यूनियनों को आपको प्रोत्साहन नहीं देना चाहिये। अगर आप

ऐसा करते हैं तो यह आपकी भूल है, तब आप गलती करते हैं। आपको ऐसी यूनियनों को अवश्य ही मान्यता प्रदान करनी चाहिये जो देश की रक्षा करना चाहती है, जो देश के हितों को आगे रख कर बढ़ना चाहती है। ऐसी ही यूनियनों को आपको मान्यता देनी चाहिये।

श्री दी० चं० शर्मा (गुरदासपुर) : जगह का नाम लीजिये, यूनियन का नाम लीजिये।

SHRI P. VENKATASUBBAIAH (Nandyal) : Mr. Chairman, Sir, I thank you for having given me an opportunity to speak on the Railway Budget. This discussion on the Railway Budget has been going on....

श्री हुकम चन्द कछवाय : सभापति, महोदय, मंत्रिमंडल के मंत्री को बुलाइये।

SHRI P. VENKATASUBBAIAH : The Minister of State is here.

श्री हुकम चन्द कछवाय : वह तो राज्य मंत्री हैं। आप मंत्रिमंडल के किसी मंत्री को बुलाइए। यह नियम है; आप उनको बुलाते क्यों नहीं हैं ?

MR. CHAIRMAN : The Hon. Member may continue.

SHRI P. VENKATASUBBAIAH : Several Hon. Members....

श्री मुहम्मद इस्माइल (बैरकपुर) : पांच बजे बहस खत्म हो जाएगी। अभी हमारी पार्टी का समय बाकी है। हमारी पार्टी के समय का क्या होगा। हमारी पार्टी में से भी तो बुलायें।

SHRI P. VENKATASUBBAIAH : Several Hon. Members have made certain suggestions with regard to the improvement of the working of the Railways in this country and I am sure that the Railway Minister will take note of all these things and do the needful.

Railways are one of the biggest public sector undertakings in this country. But there is a difference between this public sector undertaking and the other

public sector undertakings. This is spread throughout the country. Besides, it attracts the attention of millions and millions of the travelling public. In addition, goods are also carried by the railways. So, it is all the more necessary that it should be subjected to close scrutiny by Members here, and I am sure that these discussions would to a great extent help in ventilating the various viewpoints on the important matter.

In this connection, I would like to bring to the notice of the House the fact that unfortunately in this country this department of the Government of India has been made the target of several attacks; in order to ventilate the wrath against the Government of India on a particular issue, the railways have been made the target of attack with the result that national property is lost, and hundreds of lakhs of passengers are being inconvenienced, and besides, the smooth working of the railways is being hampered from every corner. So, I would make an appeal to all Members that they must be able to create a proper impression among the people that whatever be the political differences and whatever be the problems confronting the country, these public sector undertakings should not be made the target of attack. After all, it is our property and it is our duty to preserve this property intact.

Coming to the budget proper, I would suggest that necessary care should be taken with regard to the proper functioning and the improvement of the efficiency of the railways. The Hon. Minister of Railways, while presenting the railway budget has minimised the deficit that has accrued to the railways. As a matter of fact, the Railway Convention Committee has suggested that there should be a regular contribution to the depreciation fund, but it has been reduced to Rs. 25 crores. Further, there has been a borrowing of Rs. 18.5 crores from the general revenues to the development fund for meeting current expenditure. So, to my mind, the real deficit is something like Rs. 65 crores. This jugglery of figures, I feel strongly, will not help in putting a clear picture of the working of the railways. The

Railway Administration should be forthright in placing a correct picture before Parliament.

Coming to the working of the railways, in 1950-51 the capital investment was Rs. 834 crores, but the present investment is Rs. 2844 crores. The gross earnings have risen from Rs. 263 crores to Rs. 755 crores. The freight carried in billion tonne-k.m.—was 42 in 1950-51 but now it is 117 billions Passenger traffic has also tremendously increased. From 67 billion passenger-k.m. it has risen to 102 billion passenger-k.m. This huge rise in goods and passenger traffic has cast a heavy responsibility on the railways to manage this system in an efficient manner. This is an exclusive State monopoly. But that should not make the Railway Administration complacent because they are facing keen competition from road transport which is functioning in quite an efficient manner. As other Members have pointed out, this should be taken as a challenge, and the Railway Administration should improve the efficiency of the railways and try to cater to the needs of the lakhs and lakhs of passengers throughout the country.

Freight rates and passenger fares have been increased. Undue strain has been put on long-distance passengers, specially third-class passengers. In this connection, I would only bring to the notice of the Minister that of these passengers, nearly 50 per cent travel in suburban trains; nearly 10—15 per cent of them are short-distance passengers. I will only say that long-distance passengers should not be penalised for the sake of suburban passengers who constitutes nearly 50 per cent of the passenger population. This factor should be borne in mind.

The first-class passengers have not been taxed much. It is the poor third-class passengers and the long-distance passengers who have become the target of this Ministry. Keeping in view our aim of social equality, the Minister should find more sources of income from such classes of society as are in a position to bear the rise in the passenger fare.

[Shri P. Venkatasubbaiah]

Another factor is that plan expenditure has not resulted in proportionate increase in revenue-yielding traffic. Plan allotments have been spent on items like multiple tracks, dieselisation, modernisation of signal equipment and communications which do not yield substantial income. Not that I say that these matters should not be looked into, but proper priorities have to be fixed and Plan expenditure made on such projects as will yield a reasonable revenue to the Ministry.

As I said about increase in freight charges, I would have been happy if the Minister had not made this attempt. I speak with a full sense of responsibility. Fortunately for us, we have had a good harvest this year and there is every likelihood of our goods traffic increasing considerably. If he had been satisfied with the present freight rates and had kept the gap unbridged, I am sure it would have been appreciably covered due to the bumper harvest this year.

Then I suggest that the present arrangement by which the railways pay a fixed dividend to general revenues must be reviewed. I had a mind to suggest that the entire Railway Administration should be converted into a statutory autonomous corporation. But I am aware of the limitations of the Railway Ministry. In the absence of that, certain effective measures can be taken. In the light of that, I am suggesting that the present arrangement of a fixed rate of dividend payable to general revenues must be reviewed. This arrangement was based on the assumption that the economic growth would be steady, yielding increasing surpluses to the railways. But these hopes were belied because the Railways were caught between the Planning Commission, which insisted on a rapid expansion to meet imaginary targets and the fiscal policies of Government which have brought about a recession. The railways are caught between the devil and the deep sea. There is a strong case for reducing the dividend in view of the fact that many other big commercial public undertakings are incurring heavy losses which have to be borne by general revenues.

So, I commend this suggestion to the consideration of the Minister concerned.

I must bring to the notice of this House the fact that the Estimates Committee had made certain suggestions with regard to the augmentation of the revenues of this Ministry. We have made a suggestion that the commercial staff of the railways should be properly equipped and serve as efficient salesmen and their duties and responsibilities should be defined. This is all the more important in the present context because of the keen competition the railways are facing from road transport.

Settlement of claims is taking undue time, with the result that the customers lose confidence in the railways. Certain powers must be given to the officers on the spot to deal with these matters expeditiously, so that it would create confidence among the clientele.

Another point that should be seriously gone into is the large amount of pilferage that is going on. Certain allegations have been made, I hope they are not true, that the railway staff are hand in glove and are conniving at this. This matter must be gone into and deterrent punishment should be awarded when such instances are brought to the notice of the administration.

About ticketless travel I need not say anything as many Hon. Members have dwelt on this matter.

Coming to unremunerative branch lines, I would only suggest that as per the figures given by the Ministry, nearly Rs. 5½ crores are being spent on them. These cannot be removed overnight because it will create much discontent and local trouble. So, I would only suggest that wherever the Railway Ministry feel the necessity of abolishing unremunerative branch lines, the Chief Ministers of the concerned States, should be consulted, and the railway administration should also come forward with an alternative suggestion to provide certain other amenities by opening new railway lines where there is an urgent necessity in the

same State, so as to counterbalance and offset the loss that is going to be incurred by abolishing these lines.

In this connection I would like to mention about my constituency. There was a survey made, and some suggestions made by the Andhra Government, that a railway line should be laid from Nandial to Nellore via Mydukur which runs across a forest area which will not only bring revenue by way of passenger traffic, but also by way of freight on forest produce. I suggest that the railway administration should also think about this matter.

Instead of increasing the platform ticket I suggest that it should be reduced, because the more you increase it, the more the evasion. I have been going to the railway stations very often and I find that many people evade buying the platform ticket. To induce them to buy it I feel that the Railway Minister should make a departure by reducing it, so that more people abide by the law and purchase these platform tickets. About catering, the less said the better. Formerly when we were in Madras, for good food we used to go to the railway restaurant, but it is not so now. It is the other way about. Unfortunately it has deteriorated. I once pleaded in this House that private catering should go and departmental catering should be introduced. I am still of the same opinion provided it is efficient and its service is improved. I feel that the Hon. Minister will give due thought to this.

Normally I do not make any allegations but I am sorry that at times things happen and I have to refer to them. There are certain genuine complaints about the appointments and promotions in the railway administration and things which come to our notice do not bring credit to the Railway Administration. I have personally interfered in a particular case when I was convinced about the genuineness of the case and pat came the reply that nothing could be done to set right the wrong. It concerned the case of a teacher. The poor teacher had to go to the High Court and realis-

ing the justness of the case, the High Court passed orders favourable to the teacher. *The Deccan Chronicle* of 4-12-1967 reports the case as follows :

"The High Court of Andhra Pradesh, allowing the petition of Mr. A. Raghava Sarma, Senior Telugu Teacher of the Railway Boys' Higher Secondary School, Lallaguda, passed orders to issue notice to Mr. D. N. Chopra, General Manager, South Central Railway, to answer the alleged charge of disobeying the injunction order.

The Telugu teacher who was selected and promoted was sanctioned leave for one year and ten months. Having come to know that a primary school teacher was about to be promoted in the said leave vacancy, the Petitioner prayed the High Court and the Court issued an injunction order restraining the General Manager, South Central Railway, from promoting any person who is junior to the petitioner. Nevertheless the Administration passed orders in September 1967 promoting the same primary school teacher....."

His whole case was :

"That the members of selection committee were not competent to test post graduates, and that none of them had possessed even an elementary knowledge of Telugu literature and yet sat on judgment over the abilities of Post-Graduate Telugu teachers of which the petitioner was one."

I personally intervened in this matter but the Railway Administration said it was all right and that he could go to a court of law. This bureaucratic way of functioning will not help nor does it do credit to the Administration.

SHRI S. M. BANERJEE : Move a motion of reprimand.

SHRI P. VENKATASUBBAIAH : None of the members of the selection committee possessed even an elementary knowledge of Telugu literature and yet they sat in judgment over the post-graduate teachers.

[Shri P. Venkatasubbaiah]

Having explored all the avenues open to them to set right this wrong done to them by the Administration, they are forced to go to a court of law for redressal of their grievances. The moment they go to the court of law, the Administration adopts a vindictive and hostile attitude towards them. This should not be so. I had come across instances where a railway contractor who had done certain contracts and works on the oral orders of officials claimed payment for such works but were denied. They were forced to go to courts of law. The moment he does so, his name is blacklisted; not only is he denied future contracts but even the remotest relatives of his are denied contracts. This attitude will not do. A time has come when the entire Railway Administration requires reorientation and reorganisation so that it can meet the aspirations of the passengers.

16 HRS.

I congratulate the hundreds of thousands of workers who perform their duties against odds and efficiently man this huge undertaking against vicissitudes. At the time of the invasions and also during the natural calamities and so many other things they were able to do this nationalistic, patriotic job, and I congratulate them. I would also say that given the support of all the political leaders there must be at least unanimity on bringing this rationalisation in the entire working of the railways. My hon. friend Shri Banerjee should not find fault and be angry with me when I say that in cases where there has been overstaffing and unproductive labour, it must be rationalised and the staff absorbed in other places. The staff should be commensurate with the efficiency that has to be turned out. I agree with some of our Hon. Members that this hierarchy—the pyramid-like structure of Chief Managers, Deputy Chief, Chief to Chief and so on—must be rationalised.

About the travel concessions, I do not want to say anything because the Estimates Committee has already presented its report and many Members have expressed their opinion. I do not want

to say anything further. I wish the Ministers well, the three Ministers. I was just telling them—Shri Poonacha, Shri Parimal Ghosh and Shri Chaturvedi—that one is broad gauge, one is narrow gauge and the other is metre gauge! These three Ministers have to work in co-ordination and I hope that in their hands the railway administration will have a better future and I also hope that by next year, when the Railway Minister comes before this House, he will be able to present a surplus budget.

SHRI S. M. BANERJEE : Sir, the Hon. Member, Shri Venkatasubbaiah, has mentioned about rationalisation. Since he has mentioned my name....

MR. CHAIRMAN : Is it a point of order ?

SHRI S. M. BANERJEE : It is a personal explanation. We are not against any rationalisation. But we only feel that if rationalisation is to be effected, it has to be effected from the Central Cabinet to the ordinary man.

श्री रघुबीर सिंह शास्त्री (वागपत) :
महापति जी, मेरे इलाके में एक रेल चलती है, जिसका नाम एस० एस० लाइट रेलवे है, पिछले 60 साल से यह रेलवे उस इलाके में चलती है और महापति जी, पिछले रेलवे बजट पर इस लोक सभा में पहले-पहल मैंने ही इसकी चर्चा की थी। भारत के तीन बहुत बढ़िया माने जाने वाले जिलों—मेरठ, मुजफ्फरनगर और सहारनपुर के इलाकों में यह रेल चलती है, ये इलाके अपनी बहुत बढ़िया जमीन, अपनी हरी-भरी खेती और अपने लोगों और जानवरों की बहुत बढ़िया नस्लों के लिये जितने विख्यात हैं, उतनी ही कुख्यात कम्पनी की यह गली-सड़ी रेलवे उन की छाती पर रेंगती है। इस के जितने भी इन्जिन और बोगियां हैं, वे ज्यादातर 60 साल पुराने हैं, वे सब पूरी तरह खस्ता हो चुके हैं, टूट-फूट गये हैं। इसी वजह से इन्जिन बीच में रुके रहते हैं, चल नहीं पाते हैं। बोगियां टिन और पत्तियां लगा कर चलाई जा रही हैं, उनके

अन्दर बैठा हुआ यात्री न धूप से बच सकता है, न बरसात से बच सकता है, न सर्दी से बच सकता है और न गर्मी से बच सकता है। इसके ऊपर-क्लास को देखें तो उनके अन्दर न गद्दे हैं, खिड़कियाँ और छते टूटी हुई हैं। उन बोगियों को देखकर बाहर का आदमी यही कह सकता है कि ये जानवरों के कटघरे हैं, आदमियों के बैठने के लिये नहीं हैं। इस रेलवे की चाल

श्री स० मो० बनर्जी : उसकी हालत ऐसी है, जैसी कांग्रेस की है।

श्री रघुबीर सिंह शास्त्री : इसकी चाल 12-13 मील फी घन्टा है और माल की दुलाई की दृष्टि से वह बिल्कुल बेकार है। इसी वजह से उम क्षेत्र में आज तक कोई इण्डस्ट्री पनप नहीं पाई। वहाँ पर यात्रियों की भीड़ की यह हालत है कि उसके अन्दर जितने लोग बैठ कर चलते हैं, उतने ही छत पर और खिड़कियों पर लटक कर चलते हैं।

अपने पिछले भाषण में मैंने रेल मंत्री जी से यह आग्रह किया था कि वह एक बार चल कर कम-मे-कम इस श्रीमती जी के हाल चाल को देखें। यहाँ से 5-6 मील की दूरी पर यह रेल शुरू होती है, लेकिन मेरा दुर्भाग्य है कि मंत्री महोदय बार बार वायदा कर के भी अभी तक अपना समय वहाँ चलने के लिये नहीं निकाल पाये हैं। मेरठ, मुजफ्फर नगर और सहारनपुर के जितने भी सदस्य इस लोक सभा में हैं, हम सबने मिल कर एक संयुक्त प्रतिवेदन (विज्ञापन) भी रेलवे मंत्री जी को दिया था और उनसे कहा था कि आप इस रेलवे की बुरी हालत को देखकर, इसके दुष्प्रबन्ध और बुरी व्यवस्था को देख कर इसका कुछ न कुछ करिये तथा सरकार इस को अपने हाथ में लेने का यत्न करे, लेकिन मुझे बड़ा खेद है कि हमारे उस संयुक्त विज्ञापन का भी, जिसको 5 संसद सदस्यों ने भेजा था, एक दफ्तरी ढंग का जवाब भेज दिया गया। रेलवे मंत्री ने अपने जवाब में लिखा है कि

अगर हम इस रेलवे को लेंगे तो इसे लेने के लिये पिछले तीन सालों का जो उनका एग्ज सालाना मुनाफा है, उस का 25 गुना देना पड़ेगा या सौ फीसदी से लेकर 125 फीसदी तक इसकी लागत पूंजी का मुआवजा देना पड़ेगा। उन्होंने लिखा कि 72 लाख रुपया देना पड़ेगा, लेकिन मैं उन्हें बतलाना चाहता हूँ कि जब पिछले आठ सालों से इस रेलवे ने कभी लाभ नहीं दिखाया, यह हमेशा घाटा दिखाती रही है, तो फिर किस मुंह से उस रेलवे के मालिकों को किसी तरह का मुआवजा मांगने का अधिकार है। मैं यह भी कहना चाहता हूँ—जैसा मैंने अभी बताया कि उस के इन्जिन 60 साल पुराने हैं, बोगियाँ टूटी-फूटी हैं, कर्मचारियों के सारे क्वार्टर्स खस्ता हालत में हैं, जितने स्टेशन हैं उनके मकान गिरने वाले हैं, अगर सरकार इसको लेगी तो वह किस चीज का मुआवजा मांगेते हैं। अगर हिसाब-किताब लगाया जाएगा तो ज्यादा से ज्यादा 25 लाख रुपया सरकार को देना पड़ेगा और यह 25 लाख रुपये की रकम इतनी थोड़ी रकम है कि अगर सरकार इसको लगादे, तो इससे कई गुना रिटर्न सरकार को हुआ करेगी—यह घाटे का सौदा नहीं है।

इस कम्पनी के चालाक मालिकों ने इसके हिसाब-किताब की काली तस्वीर सरकार के सामने इसलिये पेश की है कि सरकार कभी भी इस रेलवे को लेने के लिये अपने मन में विचार तक न लाये। बावजूद इसके कि इसमें इतनी अनुचित फिजूलखर्ची है, 50 लाख रुपया सालाना इसकी आमदनी है, अगर इसके प्रबन्ध और व्यवस्था की हालत सुधर जायेगी तो इसकी आमदनी काफ़ी ज्यादा बढ़ सकती है। रेलवे मंत्री महोदय ने यह भी लिखा कि इस रेलवे की यह हालत है कि 1964-65 में इसके द्वारा 2.45 लाख टन माल ढोया गया, जो 1966 में घट कर 2.17 लाख टन रह गया। यात्रियों की संख्या 1964-65 में 39.2 लाख के मुकाबले 1966 में 40.5 लाख हो गई, यानी यात्रियों

[श्री रघुवीर सिंह शास्त्री]

की संख्या में थोड़ी सी वृद्धि हुई। लेकिन माल की दुलाई में थोड़ी कमी हुई। मैं उनसे यह कहना चाहता हूँ कि ये सारे के सारे आंकड़े एक साल के उस रेलवे के मालिकों की चालाकी से दिखाये गये हैं। रेलवे मंत्री जी ने यह भी लिखा है कि इस इलाके में रोड ट्रांसपोर्ट की सर्विस और सड़क अच्छी होने के कारण इस रेल की तरफ़ और अधिक ट्रैफिक को नहीं मोड़ा जा सकता। लेकिन मैं उनसे कहना चाहता हूँ कि सन् 1959 में हमारे यहां सड़क चालू हुई थी, उसी समय मोटर और बस सर्विस चालू हुई थी, लेकिन उसके बाद के आंकड़ों को यदि आप देखें तो आपको मालूम होगा कि कितनी तेजी से वहां पर यात्रियों की संख्या बढ़ रही है और कितनी तेजी से माल की दुलाई बढ़ रही है — सन् 1958-59 में यात्रियों की संख्या 30 लाख 59 हजार थी, सन् 1967 में यह संख्या 44 लाख 22 हजार हो गई, यानी लगभग डेढ़ गुनी हो गई। इसी तरह से माल की दुलाई से 1957-58 में 11 लाख 22 हजार रुपये की आय हुई, जबकि 1966-67 में 15 लाख 78 हजार रुपये की आय हुई। यात्रियों के किराये से 1957-58 में 15 लाख 31 हजार रुपये की आय थी, जबकि 1966-67 में लगभग 32 लाख रुपये की यानी दुगुनी आय हुई। सन् 1958-59 में प्रति दिन रेल चलने का टोटल माइलेज 900 मील था, लेकिन आज 1200 मील है। तो वह कैसे कहते हैं कि सड़क बनने से, मोटरों के चलने से माल की दुलाई में या यात्रियों की संख्या में कोई कमी पड़ गई है, ये तो डेढ़ गुनी या दो गुनी बढ़ी हैं। अगर इसकी सर्विस ठीक हो जाए और हालत सुधर जाय, बोगियां ठीक हो जाएं, इंजिन ठीक हो जाएं तो यात्रियों की संख्या और ज्यादा बढ़ेगी और माल की दुलाई ज्यादा होने लगेगी। ट्रांशिपमेन्ट की जो असुविधा है, उसके कारण माल की दुलाई में इस पर व्यापारी लोगों में उत्साह नहीं होता है और कोई भी इस रेलवे से माल ले जाना

पसन्द नहीं करता है।

शाहदरा से सहारनपुर 92 मील चलने में यह रेलवे 7-8 घण्टे लेती है। लेकिन यदि ठीक ढंग से चलाया जाय, इस समय भी इस लाइन की जो क्षमता है, उसके अनुसार पांच घण्टे में यह रेल सहारनपुर पहुंच सकती है। सन् 1960-61-62 में इस लाइन पर ऐसी गाड़ियां चलती रही हैं, जो सवा पांच घण्टे में पहुंचती रही हैं, लेकिन बाद में उनको बन्द कर दिया गया।

बन्द इसलिए कर दिया क्योंकि बढ़िया कोयला खर्च करना पड़ता था और ये घटिया कोयला लगा रहे हैं। कोयले की खरीद में ये खास तौर से गोलमाल कर रहे हैं। घटिया कोयला खरीदते हैं और ए-क्लास कोयले की खरीद दिखलाते हैं। इसी घटिया कोयले के कारण इसकी चाल की यह बुरी हालत है। जनरल मैनेजर के सम्बन्ध में रेलवे मंत्री ने जो लेटर भेजा उसके पैरा 6 में लिखा है कि जनरल मैनेजर के आफिस का पिछले तीन वर्षों का जो खर्चा दिखाया गया है वह लगभग डेढ़ लाख रुपया सालाना है। जबकि असलियत यह है कि कम्पनी के हैड आफिस के कुल सालाना खर्च लगभग 12 लाख रुपये का 45 प्रतिशत इस रेलवे से लिया जाता है। सेंट्रल इंडस्ट्रियल ट्रिब्यूनल दिल्ली का अवार्ड आई० डी० नं० 180 आफ 1957 गजट आफ इंडिया दिनांक 1 नवम्बर, 1958 के पेज 2133 पर छपा है जिसमें लिखा है कि 4 लाख 47 हजार 195 रुपये इस रेलवे से सालाना जनरल मैनेजर के आफिस के खर्च में दिखाया जाता है।

रोलिंग स्टॉक की यह हालत है कि जब रोलिंग स्टॉक के बदलने के लिए पिछले 25 वर्षों में कम्पनी के रेवेन्यू से रिन्यूवल और रिप्लेसमेंट के लिए 80 लाख रुपया लिया गया है लेकिन कोई नई चीज न खरीदी गई और न बदली गई। वही 60 साल पुराने इंजन और बोगियां हैं जो कि कील पत्तियों से जोड़कर चलाए जा रहे हैं। पता नहीं यह सारा रुपया कहां चला गया ?

श्रीमन्, जो सरकारी रेलवे हैं, बड़ी रेलवे, वे विकास और सुधार पर भारी खर्च करती हैं, यात्रियों की सुविधाओं पर अधिक ध्यान देती हैं, अपने कर्मचारियों को समयानुकूल वेतन और भत्ता देती हैं और उसके उपरान्त जनरल रेवेन्यू को भी 6-7 प्रतिशत देती हैं। परन्तु बाबा आदम के जमाने के इंजनों और बोगियों वाली इस श्रीमती के बहुरे कानों तक विकास, सुधार या नव-निर्माण के शब्द पहुंच नहीं पाते। यात्रियों की सुविधा और कर्मचारियों की वेतन और भत्ता बढ़ाने की जो मांग है वह उनके कानों तक पहुंचती ही नहीं। कर्मचारियों को बहुत मामूली वेतन देती हैं लेकिन किराया सबसे अधिक वसूल करती हैं। 28 जुलाई, 1967 के मेरे प्रश्न के उत्तर में रेलवे मंत्री स्वयं स्वीकार कर चुके हैं कि जितनी बड़ी-बड़ी लाइनें चल रही हैं उन सभी से अधिक इस में थर्ड क्लास का किराया वसूल किया जाता है। यात्रियों की जितनी क्षमता है उससे चौगुने यात्री यह रोज ले जा रही है और फिर भी झिंकती रहती है कि घाटा रह गया। तो यह कम रहस्य की बात नहीं। इस कम्पनी का जनरल मैनेजर, जिसकी रेल लाइनें लगभग 250 मील लम्बी हैं और 3500 के लगभग कर्मचारी हैं, लगभग 6 हजार रुपया महीना पाता है जबकि उत्तर रेलवे का जनरल मैनेजर केवल 2750 रुपया पाता है जिसकी लाइनों की लम्बाई 5 हजार मील है और कर्मचारी ढाई लाख होंगे। अब आप देखें कि क्वालिफिकेशन क्या है? उत्तर रेलवे का जनरल मैनेजर उच्च कोटि की इंजीनियरिंग योग्यता तथा अनुभव रखता है और इसका जनरल मैनेजर केवल बी० एम० सी० पास है, फिर भी 6 हजार तनख्वाह पाता है।

जैसा मैंने पहले कहा कि मैं श्री पुनाचा जो से अनेक बार यह आग्रह कर चुका हूँ कि वे स्वयं एक बार चल कर इस श्रीमती जी के फटे हाल को देखें। उन्होंने बार-बार वायदा भी किया, परन्तु दुर्भाग्य हमारा कि उनका महत ही नहीं निकल पाया। उनको समय ही

नहीं मिल सका। मैं आज फिर उनसे आग्रह करता हूँ कि वे चलें और देखें। मेरा निश्चय है कि जिस समय भी वे चलकर श्रीमती जी के फटे हाल को वहां देखेंगे, वहां के बुरे इन्तजाम को देखेंगे तो जो कुछ भी मैंने कहा है, या जो वहां पर जनता महसूस करती है, या जो वहां पर चलने वाले मुसाफिर महसूस करते हैं, या जो वहां के कर्मचारी महसूस करते हैं वह सब सच पायेंगे। और यदि उन्हें अपनी आंखों से देख कर जंच जाए कि सचमुच में जनहित में इस रेलवे का खरीदा जाना आवश्यक है तो फिर उन्हें इस दिशा में कोई पग अवश्य उठाना चाहिए। कुप्रबन्ध और जनता के कष्टों के देखते हुए भी यह बिल्कुल सीधा और सच्चा केस है जिसमें सरकार को तुरन्त इन्टरफीयर करना चाहिए।

पुनाचा जी को ऐसा सीधा सादा केस दफ्तरशाही के सुपुर्द नहीं करना चाहिए। हमारे जैसे लोगों को दफ्तरशाही का बड़ा कड़वा अनुभव है। देश की जनता इस दफ्तरशाह से तंग आ चुकी है, अब चुकी है, निराशा हो चुकी है। जो कोई काम न करना हो या उसको टालना हो तो उस काम को दफ्तर के अफसरों को दे दो तो फिर निहित स्वार्थ वाले पूंजीपति जैसा चाहेंगे, उसी प्रकार की रिपोर्ट घड़-मड़ कर आ जायेगी। विशेष रूप से उम रेलवे के मालिक तो रेलवे बोर्ड के अफसरों की हरी झण्डी पर ही इस खस्ता छकड़े को हमारी छाती पर घसीटते चले जा रहे हैं। हर साल आपके रेलवे बोर्ड के आफिसर जाते हैं और ऐसे बेकार खस्ता इंजनों और टूटी फूटी बोगियों को चलाने के लिए सेफटी का सर्टिफिकेट दे आते हैं। इससे अधिक भ्रष्टाचार और क्या हो सकता है?

मैं समझता हूँ कि शायद यह हमारा कसूर रहा है कि हम मारी बातें शान्ति से कहते हैं, इसी कारण हमारी मांगों पर ध्यान नहीं दिया जाता। क्या रेलवे मंत्री या भारत सरकार इस गम्भीर मामले में भी बराबर चुप्पी साध कर हमें यह महसूस कराना चाहते

[श्री रघुबीर सिंह शास्त्री]

हैं कि सीधी सादी और सच्ची बातों का उन पर कोई असर नहीं होता। शान्त नागरिकों की कोई सुनवाई नहीं होती। क्या धरना, घेराव, अनशन और तोड़-फोड़ की कार्यवाहियां ही जनता की मांगों की ओर ध्यान खींचने का एकमात्र अस्त्र रह गई हैं? मैं समझता हूँ पुनाचा जी जैसे शान्त और गम्भीर प्रकृति के मनुष्य हमारी शान्तिप्रियता और धैर्य की कदर करेंगे और हमारी इन बातों पर ध्यान देंगे।

जैसा मैंने कहा कि जब-जब हम मिनिस्टर साहब को लिखते हैं कि इस रेलवे में बद-इन्तजामी है और जनता को ये कष्ट हैं तो रेलवे मन्त्रालय से घड़ा-घड़ाया उत्तर आ जाता है कि यह इस कम्पनी का घरेलू या अन्दरूनी मामला है, हम इसमें हस्तक्षेप नहीं कर सकते। बड़ी अजीब बात है। मैं 6 मील पर रहता हूँ। फिर क्या मैं यह समझूँ कि मेरे इलाके पर रेल मन्त्री का कोई स्वामित्व नहीं है। क्या रेलवे मन्त्रालय, भारत सरकार और लोक सभा इस रेलवे की ओर आंख उठाकर भी नहीं देख सकती? हम भी यह चाहते हैं कि हम यह महसूस कर सकें कि हम आपके इलाके में रहते हैं। कम से कम मन्त्री जी वहां जाकर तो देखें कि क्या हो रहा है?

यहां पर चतुर्वेदी जी ने कहा कि अन-एकोनामिक रेलवेज को बन्द करने की जो बात कही गई है, उनको बन्द नहीं करेंगे लेकिन पिछली दफा यहां पर मैंने 6 पेज का अपना भाषण दिया फिर भी मन्त्री जी ने उस के सम्बन्ध में एक शब्द भी यहां नहीं कहा था कि हां ये शिकायतें हैं। हमने यह भी मांग की कि दूसरी रेलवे की तरह इस रेलवे के लिये भी लोक सभा के सदस्यों की परामर्श दायी समिति होनी चाहिए तो हमारी यह मांग भी स्वीकार नहीं हो सकी। हमारे मन में कुढ़न और जलन होती है कि जब अन्य सब माननीय सदस्य अपनी अपनी रेलों के सम्बन्ध में कुछ न कुछ कहते हैं और अपने इलाकों के लिए सुविधाओं पर जोर देते हैं तो हम 5-6

सदस्य बैठे बैठे देखा करते हैं। हम उस दिन के लिए तरस रहे हैं कि हमारे इलाके में चलने वाली इस रेल पर भी रेलवे मन्त्रालय, भारत सरकार और संसद का कोई अधिकार बने। उसका बजट भी यहां पास हुआ करे। इस कम्पनी के मालिकों को अब तो 20 वर्ष बाद यह अनुभव होने लगे कि वह अब एक स्वतन्त्र देश में रेल चला रहे हैं और इलाके की जनता को भी यह महसूस होने लगे कि अब कम्पनी का राज्य समाप्त होकर भारत का अपना शासन चलने लगा है।

इस कम्पनी का ठंका अप्रैल मन् 1969 में समाप्त होगा, अभी एक वर्ष का समय बाकी है। सरकार को इस विषय में अभी अपना मन बना कर इस रेलवे को अपने हाथों में लेने की तैयारी शुरू कर देनी चाहिए। क्या मैं श्री पुनाचा जी से यह आशा करूँ कि इस बार तो बजट बहस के उत्तर में दिये जाने वाले अपने भाषण में अपेक्षित आश्वासन हमें दे सकेंगे? इसी आशा के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री गुलाम मुहम्मद बखशी (श्रीनगर) : जनाब रेलवे मिनिस्टर, मिस्टर पुनाचा को मैं मुबारकबाद देता हूँ कि उन्होंने, गुजरात सात साल जो मैंने यहां गुजरात की थी, उसकी तरफ तबज्जह दी। गए बीस सालों में रियासत जम्मू और काश्मीर में 9 मील लम्बी रेलवे लाइन बनी लेकिन अब की दफा उन्होंने बजट में कुछ लाख रुपये रखे हैं जिनसे उम्मीद है कि 3 या 4 मील लम्बी लाइन बन सके मेरा अन्दाजा था कि 200 साल में काश्मीर तक रेलवे पहुंचेगी लेकिन पुनाचा साहब की नवाजिश से अब सिर्फ 75 साल ही लगेंगे ज्यादा नहीं। उन्होंने एक ही साल में सवा सौ साल की कमी कर दी। लेकिन इसके बावजूद भी मैं उन का शुक्रगुजार हूँ कि उन्होंने इस तरफ तबज्जह देनी शुरू की मुझे उम्मीद है कि वह हमारी इस दिल्ली बाहिश को और दिली जरूरयात क को पूरी

करेंगे। यह हर सूरत में जरूरी है। फ्रौम डिफेंस प्वाएंटे ऑफ व्यु जहां तक जम्मू और काश्मीर के बचाव का ताल्लुक है उसके लिहाज से यह निहायत जरूरी है। एकोना-मिक प्वाएंटे आफ व्यु से भी यह जरूरी है क्योंकि सबसे ज्यादा माल ढोने पर कैरेज चाबेंज के तौर पर जो काश्मीर को देना पड़ता है वह मुकाबलतन और किसी प्रान्त के उसे अधिक देना पड़ता है और मैं उम्मीद करता हूं कि उस तरफ खास तबज्जह दी जायगी।

दूसरी गुजारिश मेरी यह है कि मौजूदा रेलवे लाइन जोकि पठानकोट से गोविन्दसर कठुबा तक ले जाई गई है उस का कोई खास इस्तेमाल नहीं होता है। मैं यह चाहता हूं और मैं यह अर्ज करूंगा कि लाइन भी बनी हुई है, स्टेशन भी बना है सब कुछ बना है इसलिए यह जो अभी काश्मीर मेल और श्रीनगर एक्सप्रेस दी जाय वह बजाय इसके कि पठानकोट से चले वह गोविन्दसर से चले वहां पर हर एक चीज मौजूद है। ऐसा करने से पैसेंजर्स को भी सहूलियत होगी और आपकी जहां तक आमदनी होने का ताल्लुक है उससे आप की आमदनी भी बढ़ेगी। मैं निहायत अदब से अर्ज करूंगा कि इसमें कोई दिक्कत आप को नहीं है, न पैसों की, न ऐड-मिनिस्ट्रेशन की और न ही किसी और चीज की। ऐसा करने से रियासत के लोगों पर एक अच्छा साइकोलोजिकल एफैक्ट होगा कि हमारे यहां भी रेल अब आ गई है क्योंकि अभी तो वह महज लाइन ही लाइन देख रहे हैं। रेल से अभी तक उतने हिस्से पर वह चलते नहीं हैं।

तीसरी बात मैंने रेलवे टाइमिंग के बारे में अर्ज करनी है। अब हमारे वहां पर टुरिस्ट सीजन शुरू होने वाला है। इस वक्त एक गाड़ी आपकी पठानकोट से 5-50 पर जाती है और दूसरी 11 बजे चलती है। हमारे लिहाज से इन दोनों रेलगाड़ियों के टाइमिंग्स गलत हैं। मैं निहायत अदब के साथ

गुजारिश करूंगा कि श्रीनगर से जो डाइरेक्ट गाड़ी पठानकोट के लिए चलती है वह सात बजे से पहले पहुंचने नहीं पाती है [निहाज एक का टाइम बजाय 5-50 के आप 8 बजे करें और दूसरी गाड़ी का टाइम जो बस में आने वाले हैं उनके लिए 9 बजे का करें। यदि आप ऐसा कर देते हैं तो मुसाफिरों को परेजान नहीं होना पड़ेगा। इसके लिए आप को कुछ चेंजेज बगैरह तो जरूर करने पड़ेंगे लेकिन इससे मुसाफिरों को बड़ी राहत मिलेगी। इसलिए ज्यादा बेहतर यह है कि आप 5-50 के बजाय 8 बजे और 11 के बजाय 9 या साढ़े 9 बजे यह ट्रेन चलाया करें जैसे कि पहले वह चलती थी। इससे टुरिस्ट से जहां वहां की जनता को फायदा होगा वहां आप की कुछ आमदनी भी बढ़ेगी।

चौथी बात जो मैं अर्ज करूंगा वह यह है कि आप एक ही ट्रेन में ऐयरकंडिशनड बोगी लगाते हैं। काश्मीर मेल में एक बोगी लगाते हैं मैं गुजारिश करूंगा कि अगर गुंजाइश हो यह डिपेंड करता है आप की गुंजाइश पर अगर मुमकिन हो सके तो आप श्रीनगर एक्सप्रेस में भी कम से कम एक बोगी का इंतजाम करें।

ऐसा इसलिए जरूरी है कि अगर एक गाड़ी मिस हो जाय तो दूसरी गाड़ी की दिक्कत हो जाती है।

मैं इस मौके पर ज्यादा वक्त नहीं लूंगा और चार साढ़े चार मिनट में ही अपनी बात खत्म कर दूंगा। मेरी अर्ज यह है कि जब यह वक्त कम करना मुमकिन हो सका और 200 साल को 75 साल में रैड्यूस् कर दिया गया है जोकि बहुत उम्दा बात है तो चूकि रेलवे मिनिस्टर श्री पुनाचा इस वक्त यहां पर मौजूद नहीं हैं। इसलिए उनकी तरफ से बैठे हुए मंत्री साहब से मैं गुजारिश करूंगा कि वह इस क्वेश्चन को फिर से कंसिडर करें और जितना यह वक्त कम हो सकता है उतना कम इसको किया जाय। मैं समझता हूं कि आप की मुश्किलें हैं, रुपये की डिफिकल्टी है,

سامان کی ڈیفیکلٹی ہے اور وہاں کا ٹرین بھی ڈیفیکلٹ ہے میں چاہتا ہوں کہ اس طرف بھی توجہ دی جائے لیکن وہ ریل ہم کو ن دی جائے جس کی کی چرچا ابھی شاستری جی کر رہے تھے۔ اگر وہ دینی ہے تو پھر یہیں سے ہمارا اس کو پرنام ہے۔

[شری غلام محمد بخشی : جناب ریلوے منسٹر پناچا کو میں مبارکباد دیتا ہوں کہ انہوں نے گزشتہ سال جو میں نے یہاں گزارش کی تھی اس کی طرف توجہ دی۔ گئے ۲۰ سالوں میں ریاست جموں اور کشمیر میں ۹ میل لمبی ریلوے لائن بنی۔ لیکن اب کی دفعہ انہوں نے بجٹ میں کچھ لاکھ روپیہ رکھے ہیں جن سے امید ہے کہ تین یا چار میل لمبی لائن بن سکے۔ میرا اندازہ تھا کہ دو سو سال میں کشمیر تک ریلوے پہنچے گی۔ لیکن پناچا صاحب کی نوازش سے اب صرف ۵۷ سال ہی لگینگے۔ زیادہ نہیں۔ انہوں نے ایک ہی سال میں سو سو سال کی کمی کر دی۔ لیکن اس کے باوجود بھی میں ان کا شکر گزار ہوں گا کہ انہوں نے اس طرف توجہ دینی شروع کی۔ مجھے امید ہے کہ وہ ہماری اس دلی خواہش کو اور دلی ضروریات کو پوری کرینگے۔ یہ ہر صورت میں ضروری ہے۔ فرام ڈیفنس پوائنٹ آف ویو جہاں تک جموں اور کشمیر کے بچاؤ کا تعلق ہے اس کے لحاظ سے یہ نہایت ضروری ہے۔ ایکونامک پوائنٹ آف

ویو سے بھی یہ ضروری ہے۔ کیونکہ سب سے زیادہ مال ڈھونڈنے پر کیریج چارجز کے طور پر جو کشمیر کو دینا پڑتا ہے وہ مقابلتاً اور کسی پرانت کے اسے ادھیک دینا پڑتا ہے اور میں امید کرتا ہوں کہ اس طرف خاص توجہ دی جائیگی۔

دوسری گزارش سیری یہ ہے کہ موجودہ ریلوے لائن جو کہ پٹھان کوٹ سے گوبند سر کٹھوا تک لے جانی گئی ہے اس کا کوئی خاص استعمال نہیں ہوتا ہے۔ میں یہ چاہتا ہوں اور میں یہ عرض کرونگا کہ کوئی لائن بھی بنی ہوئی ہے اسٹیشن بھی بنا ہے سب کچھ بنا ہے۔ اس لئے یہ جو ابھی کشمیر میں اور شری نگر ایکسپریس، دی جائے وہ بجائے اس کے کہ پٹھان کوٹ سے چلے وہ گوبند سر سے چلے۔ وہاں پر ہر ایک چیز موجود ہے۔ ایسا کرنے سے پسیجنرس کو بھی سہولت ہوگی اور آپ کی جہاں تک آمدنی ہونے کا تعلق ہے اس سے آپ کی آمدنی بھی بڑھیگی۔ میں نہایت ادب سے عرض کرونگا کہ اس میں کوئی دقت آپ کو نہیں ہے۔ نہ پیسوں کی نہ ایڈمنسٹریشن کی اور نہ ہی کسی اور چیز کی۔ ایسا کرنے سے ریاست کے لوگوں پر ایک اچھا سائیکالوجیکل ایفیکٹ ہوگا کہ ہمارے یہاں بھی ریل اب آگئی ہے کیونکہ ابھی تو وہ بس لائن

ہی لائن دیکھ رہے ہیں۔ ریل سے ابھی تک اتنے حصے پر وہ چلتے نہیں ہیں۔

تیسری بات میں نے ریلوے ٹائمنگس کے بارے میں عرض کرنی ہے۔ اب ہمارے وہاں پر ٹورسٹ سیزن شروع ہونے والا ہے۔ اس وقت ایک گاڑی آپ کی پٹھان کوٹ سے ۵۔۵ بجے چلتی ہے اور دوسری گاڑی ۱۱ بجے چلتی ہے۔ ہمارے لحاظ سے ان دونوں ریل گاڑیوں کے ٹائمنگس غلط ہیں۔ میں نہایت ادب کے ساتھ گزارش کروں گا کہ شرینگر سے جو ڈائریکٹ گاڑی پٹھان کوٹ کے لئے چلتی ہے وہ ۷ بجے سے پہلے پہنچنے نہیں پاتی ہے لہذا ایک کا ٹائم بجائے ۵۔۵ کے آپ ۸ بجے کریں اور دوسری گاڑی کا ٹائم جو بس میں آنے والے ہیں ان کے لئے ۹ بجے کا کریں۔ یہی آپ ایسا کر دیتے ہیں تو مسافروں کو پریشان نہیں ہونا پڑیگا۔ اس کے لئے آپ کو کچھ چینجیز وغیرہ تو ضرور کرنے پڑیں گے لیکن اس سے مسافروں کو بڑی راہت ملیگی۔ اس لئے زیادہ بہتر یہ ہے کہ آپ ۵۔۵ کے بجائے ۸ بجے اور ۱۱ کے بجائے ۹ یا ساڑھے ۹ بجے یہ ٹرین چلایا کریں جیسے کہ پہلے وہ چلتی تھیں۔ اس سے ٹورسٹس سے جہاں وہاں کی جنتا کو فائدہ ہوگا وہاں آپ کی کچھ آمدنی بھی بڑھیگی۔

چوتھی بات جو میں عرض کرونگا وہ یہ ہے کہ آپ ایک ہی ٹرین میں ایرکنڈیشنڈ بوگی لگاتے ہیں۔ کاشمیر میں ایک بوگی لگاتے ہیں۔ اس میں گزارش کرونگا کہ اگر گنجائش ہو یہ ڈیپنڈ کرتا ہے آپ کی گنجائش پر اگر ممکن ہو سکے تو آپ شرینگر ایکسپریس میں بھی کم از کم ایک بوگی کا انتظام کریں۔ ایسا اس لئے ہے کہ اگر ایک گاڑی مس ہو جائے تو دوسری گاڑی کی دقت ہو جاتی ہے۔

میں اس موقع پر زیادہ وقت نہیں لوں گا اور چار ساڑھے چار منٹ میں ہی اپنی بات ختم کر دوں گا۔ میری عرض یہ ہے کہ جب یہ وقت کم کرنا ممکن ہو سکا اور ۲۰۰ سال کو ۵۰ سال میں ریڈیوس کر دیا گیا ہے جو کہ بہت عمدہ بات ہے تو چونکہ ریلوے منسٹر شری پنچا اس وقت یہاں پر موجود نہیں ہیں اس لئے ان کی طرف سے بیٹھے ہوئے متری صاحب سے میں گزارش کرونگا کہ وہ اس کوٹیشن کو پھر سے کنسیڈر کریں اور جتنا یہ وقت وقت کم ہو سکتا ہے اتنا کم اس کو کیا جائے۔ میں سمجھتا ہوں کہ آپ کو مشکلیں ہیں پیسے کی ڈیفیکلٹی ہے سامان کی ڈیفیکلٹی ہے اور وہاں کا ٹرین بھی ڈیفیکٹ ہے۔ میں چاہتا ہوں کہ اس طرف بھی توجہ دی جائے

[شری غلام محمد بخشی]

لیکن وہ ریل ہم کو نہ دی جائے جس کی کہ چرچا ابھی شاستری جی کر رہے تھے۔ اگر وہ دینی ہے تو پھر یہیں سے ہمارا اس کو پرنام ہے۔

بھی اٹھنا شروع ہو رہا (चित्तौڑگڑ) ریلवे बजट पर बोलते हुए मैं माननीय रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान अपने पिछले वर्ष के निवेदन पर दिलाना चाहता हूँ।

राजस्थान दुर्भाग्य से उन राज्यों में है जोकि मध्यप्रदेश के बाद सबसे बड़ा राज्य होते हुए भी वहाँ पर प्रति 1000 वर्गमील के पीछे सब से कम रेलवे लाइन की व्यवस्था है। इसके कई कारण हैं। वहाँ रेगिस्तानी हिस्सा है पहाड़ी इलाका है और सबसे बड़ा कारण यह है कि वह देशी रजवाड़ों का हिस्सा था जब तक देशी रजवाड़े आजादी के बाद संयुक्त नहीं हुए तब तक वहाँ कोई जनता की आवाज नहीं थी जनता के मुख सुविधाओं की चर्चा तक नहीं थी लेकिन आजादी के बाद यह विश्वास हो चला कि हमारा रेलवे बोर्ड रेलवे मंत्रालय और भारत सरकार इस ओर ध्यान दे रही है। आजादी की प्राप्ति के बाद यह अहसास उन रेगिस्तानी इलाकों के रहने वालों को लगा कि वह भी आजाद हैं और यह कि उनकी ओर तबज़ह दी जा रही है।

लेकिन दुर्भाग्य की बात यह है कि हमारा रेलवे मंत्रालय रेलवेज तक को एक व्यापारिक प्रतिष्ठान के रूप में देखता है। मेरा निवेदन यह है कि रेलवेज हमारा राष्ट्रीय व्यापारिक प्रतिष्ठान नहीं है बल्कि वह हमारा राष्ट्रीय सेवा संस्थान है।

जब भी हम यहाँ पर रेलवे लाइन के लिए बात करते हैं तो उसे न मानने का उनका आधार यह होता है तर्क यह होता है कि यह रेल अलाभकारी है, यह रेल उपयोगी नहीं है या इस रेलवे से हमें कोई लाभ नहीं है।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारे रेलवे मंत्री श्री पुनाचा और रेलवे बोर्ड इस बात को पहले बुनियादी तौर पर स्पष्ट करें और यह स्वीकार करें कि रेलवे हमारा व्यापारिक प्रतिष्ठान नहीं है बल्कि रेलवे हमारा सार्वजनिक राष्ट्रीय सेवा संस्थान है। इसलिए कोई भी चीज मांगी जाय या कोई भी सुविधा जब चाही जाती है तो उसका उत्तर यह नहीं दिया जाना चाहिए कि यह अलाभकार है या यह ठीक नहीं है। यह कोई ऐसा व्यापार नहीं है जिसमें घाटे और मुनाफे की चर्चा करनी होती है। यह दरअसल में जनता की सेवा है। जनता के आवागमन सम्बन्धी सुख, सुविधाओं के लिए यह रेलवेज भारत सरकार के अधीन चल रही है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि हमें केवल कुछ व्यक्तियों के सुख सुविधाओं की चिन्ता न करके रेलवेज का दृष्टिकोण आम लोगों को सुख, सुविधाएं पहुंचाने का होना चाहिए। यह जो हम कुछ डिब्बों को एयर-कंडिशनड बनाते हैं या कुछ इलाकों के अन्दर तेज़ रफ्तार की गाड़ियां चलाते हैं या कुछ जगहों पर हम और सुविधाएं प्रदान करते हैं तो यह जो हमारा एक दृष्टिकोण है कि हम कुछ जगहों पर और कुछ लोगों को सुविधाएं देना चाहते हैं लेकिन लाखों, करोड़ों लोगों को जिनके कि यहाँ अभी तक रेल की सुविधा भी नहीं पहुंची है उनकी तरफ हम उपेक्षा और उदासीनता बरतते चले जा रहे हैं वह एक उचित और सही दृष्टिकोण नहीं है। इसलिये मैं खास तौर पर अपने पुनाचा साहब से निवेदन करना चाहूंगा कि आप एयर कंडिशनड कोचेज लगाना बंद कीजिये, तेज़ रफ्तार की गाड़ियां भले ही चलाना बन्द कर दीजिये लेकिन उन लोगों को रेल की सुविधा अवश्य दीजिये जिनके कि यहाँ लोगों ने हजारों वर्षों से रेल के दर्शन ही नहीं किये हैं।

खास तौर से मैं इस सम्बन्ध में आप का ध्यान राजस्थान के ऐसे इलाके की तरफ खींचना चाहता हूँ। सन् 1948 के अन्दर रेलवे बोर्ड ने चित्तौड़गढ़ कोटा रेलवे लाइन

[श्री श्रीकारनाथ बोहरा]

की स्वीकृति दी थी। रेलवे बोर्ड ने केवल स्वीकृति ही नहीं दी थी अपितु अपना सामान भी भेज दिया था। उसके बाद भारत सरकार के रेलवे मंत्री श्री जगजीवन राम, स्वर्गीय श्री लाल बहादुर शास्त्री और डा० राम सुभग सिंह भी वहीं पर गये और उस रेलवे लाइन की स्थापना के बारे में भी घोषणा की तो भी दुर्भाग्यवश वह लाइन नहीं बन पाई है जब इस के पहले डा० राम सुभग सिंह रेलवे मंत्री होते थे तो उन्होंने भी बूंदी में कोटा और चित्तौड़गढ़ में उस इलाके में रेलवे लाइन चलाने के बारे में सभी लोगों के बीच में इस बात की घोषणा कर दी थी कि चित्तौड़गढ़ और कोटा रेलवे को शीघ्र ही चालू किया जायेगा लेकिन वह अभी तक नहीं हो पाई है।

जैसा कि अभी शान्ती जी ने कहा था मुझे एक ऐसा उत्तर मिला कि यह रेलवे लाइन अनुपयोगी है, अलाभकर है तो मैं घोष साहब से यह निवेदन करूंगा कि वह जाकर इस चित्तौड़गढ़ और कोटा लाइन वाले क्षेत्र को देखें। इन पिछले 15 वर्षों के अन्दर यह इलाका औद्योगिक दृष्टि से बहुत आगे बढ़ चुका है। आज कोटा राजस्थान का सबसे बड़ा औद्योगिक सेंटर बन गया है। चित्तौड़गढ़ और कोटा के बीच में कच्चे माल की पैदावार भी बहुत बढ़ती जा रही है ऐसी स्थिति में पूरी-पूरी जातकारी लिये बिना, सर्वे किये बिना यह कहना कि वह लाइन अलाभकर सिद्ध होगी मैं समझता हूँ कि यह हमारे अज्ञान का सूचक है। मेरा निवेदन है कि केवल नीचे के अधिकारियों की रिपोर्ट के आधार पर ही हमें स्टीरोटाइप उत्तर नहीं मिलना चाहिये क्योंकि हम अपने निर्वाचन क्षेत्रों के मतदाताओं का प्रतिनिधित्व करते हैं। हम उस क्षेत्र में घूमते हैं और इस कारण अपने निर्वाचन क्षेत्र की विविध समस्याओं को भली भाँति जानते हैं इसलिए यह जो एक नौकरशाही का पुराना रवैया चला आ रहा है वैसा टेक्निकल उत्तर देकर हमें संतुष्ट करने की मंत्री महोदय कृपा न करें।

जैसा कि मैंने पहले कहा था रेलवे हमारा व्यापारिक संस्थान नहीं है बल्कि वह हमारा सेवा संस्थान है इसलिए कोई भी बात जब हम रेलवेज के बारे में सोचें तो हम पहले जनता के हित को अपने दिमाग में रख कर सोचें कि इससे साधारण आदमियों को कहां तक लाभ पहुंचेगा। इस दृष्टि को रख कर नहीं सोचना चाहिए कि उससे हमारे अधिकारी लोग नाराज हो जायेंगे या यह कि वैसा करने से हमारे बजट का खर्च बढ़ जायगा। यह ठीक है कि रेलवेज के अन्दर लाखों कर्मचारी काम कर रहे हैं, लाखों करोड़ों का उसका खर्चा है और सरकार को उन लाखों कर्मचारियों के सुख, सुविधाओं की चिन्ता करनी चाहिये लेकिन हमारे करोड़ों देश के जो आम व्यक्ति हैं उनकी चिन्ता और उन्हें राहत पहुंचाने की चिन्ता सरकार को पहले करनी चाहिए। आज हमारे थर्ड क्लाम के अन्दर सफर करने वाले यात्रियों की क्या हालत है? इसे तृतीय श्रेणी के डिब्बों के अन्दर पशुओं से भी बुरी तरह से मनुष्यों को भरा जाता है। आज उन में इतनी भीड़ रहती है, और लोगों को इतनी परेशानी रहती है जिस का ठिकाना नहीं है। उन की सुख सुविधाओं को बढ़ाने के लिये पिछले बीस वर्षों में कोई सन्तोषजनक काम नहीं हुआ है, उन को कोई विशेष लाभ पहुंचाने की चेष्टा नहीं की गई है। आपने संसद् सदस्यों को प्रथम श्रेणी का पास क्यों न दिया हो, लेकिन जब तक तृतीय श्रेणी के लोगों को सुविधायें नहीं देंगे, तृतीय श्रेणी के यात्रियों की सुविधाओं को नहीं बढ़ायेंगे, तब तक रेलवे जनता की कोई बहुत बड़ी सेवा नहीं कर पायेगी।

मैं श्री पुनाचा की रेलवे को इस बात के लिये धन्यवाद दूंगा कि जब पाकिस्तान का हिन्दुस्तान पर आक्रमण हुआ तब उसने एक डिजीनर लिया था कि सीमा क्षेत्र में एक रेलवे का निर्माण किया जायेगा मैं उनको बधाई देता हूँ कि उन्होंने बड़ी तत्परता से बैसलमेर से पीकरण तक की सीमावर्ती रेल

[श्री अजीमदाद साहू]

निकाल कर बहुत बड़ा काम किया है। चाहे वह डिफेंस प्वाइंट आफ व्यू से हो या किसी और कारण से हो।

चित्तौड़गढ़ और कोटा की रेलवे लाइन के बारे में मुझे यह कहना है कि सन् 1948 में उसको रेलवे बोर्ड ने स्वीकार कर लिया था। उसके बाद श्री लाल बहादुर शास्त्री और वर्तमान रेलवे मंत्री के पहिले के रेल मंत्री श्री जगजीवन राम ने भी बार-बार इसकी चर्चा की थी। मैं जानता हूँ कि आज सरकार के सामने आर्थिक कठिनाइयाँ हैं, लेकिन फिर भी उससे हमको यह उत्तर नहीं मिलना चाहिये कि यह लाइन अलाभकारी है क्योंकि आप इसका अच्छी तरह से सर्वे करा चुके हैं। अगर आप और कुछ नहीं कर सकते तो कम से कम इस बजट में उम की पुनः सर्वे कराइये और इसके प्रति सहानुभूतिपूर्ण दृष्टिकोण रखिये क्योंकि जब तक हम उम क्षेत्र के रहने वालों के लिये कोई मन्तोपजनक योजना नहीं बनायेंगे, जब तक उन लोगों के बारे में नहीं सोचेंगे, तब तक मैं नहीं समझता कि रेलवे मंत्रालय या रेलवे बोर्ड उनकी कोई बहुत बड़ी सेवा कर पायेगा।

मैं संक्षेप में कहना चाहता हूँ कि राजस्थान में केवल एक छोटा सा हिस्सा है दिल्ली से कोटा तक जो कि ब्राडगेज है। आप पिछड़ा राज्य होने के नाते इसकी तरफ विशेष ध्यान रखिये। कोटा के अलावा जयपुर, जोधपुर, उदयपुर, बीकानेर, अजमेर आदि आज ब्राडगेज पर नहीं हैं। उनको ब्राडगेज की सुविधायें दी जायें ताकि माल के आवागमन में भी सुविधा हो जाये।

अभी अहमदाबाद से दिल्ली तक ट्रेन जाती है, लेकिन अगर एक आदमी खैरबाड़ा से चले, जो कि एक आदिवासी क्षेत्र है, तो उसको उदयपुर में गाड़ी बदलनी पड़ती है, फिर चित्तौड़गढ़ में गाड़ी बदलनी पड़ती है उसके बाद अजमेर में बदलनी पड़ती है।

आज जो गाड़ी अहमदाबाद से चलती है वह उदयपुर में रुक जाती है फिर उदयपुर से चल कर चित्तौड़गढ़ में रुक जाती है, उसके बाद अजमेर में रुक जाती है। इसलिये ट्रेन को आप अहमदाबाद से दिल्ली तक सीधे चला दें तो वहाँ के आदिवासी क्षेत्र को बड़ा लाभ होगा।

अन्त में मैं आप से निवेदन करना चाहता हूँ कि आप चित्तौड़गढ़ से कोटा तक की लाइन अगर बनायें नहीं इस बजट वर्ष में, तो कम से कम उसका सर्वे दुबारा करावा लें। मैं आशा ही नहीं करता हूँ, मेरा पक्का विश्वास है कि आज से पूर्व रेलवे मंत्री की हैसियत से डा० राम सुभग सिंह ने, स्वर्गीय नेता श्री लाल बहादुर शास्त्री ने जो आश्वासन किसानों से किये थे, उन को पूरा किया जायगा ताकि वहाँ के मजदूराओं को मन्तोप हो नके। अगर वर्तमान, रेलवे मंत्री पूर्व घोषणाओं को पूरा करने की परम्परा का पालन करते हैं, तो वह कम-से-कम इस रेलवे लाइन के लिये कुछ रुपया जरूर निर्धारित करें तथा उसका सर्वे करायें और यह आश्वासन दें कि कि इस रेलवे लाइन को जरूर हाथ में लिया जायेगा।

MR. CHAIRMAN : Now, Shri Saminathan. His party has only 2 minutes left.

SHRI SAMINATHAN (Gobichetti-palayam) : *At the outset I am much thankful to the Chairman for having allowed me to take part in the Railway Budget discussion on behalf of D.M.K. Party.

The Hon'ble Minister is looking nice and sweet but his budget has severely affected the poor and middle class people. The Railway Minister has shown a deficit of 27 crores of rupees and to meet this deficit he has raised the fare of the Railway tickets including the platform ticket. This will really affect the lower class much. Anyway he has shown a surplus of 1 crore of rupees. Thereby he is incurring the displeasure of the people and no one will be proud of the budget.

*The original speech was delivered in Tamil.

The Hon'ble Minister knows that the Tamil Nad is now ruled by the D.M.K. having Avignar Anna as the Chief Minister. The Transport Minister of Tamil Nad, Mr. Karunanithi has nationalised the bus route running beyond 75 miles. Besides he has proved the running of buses profitable even after the reduction of bus fare to a considerable level. I also wish to inform the Hon'ble Minister that the bus fare in Tamil Nad is less than the Railway fare. This has been stated by the former speakers of the D.M.K. Party.

The Hon'ble Minister has stated that he is going to dismantle uneconomic routes in Tamil Nad. This is highly condemnable. My friend Mr. Maran challenged the Railway as to whether he is prepared to lay down the papers in the House, showing the uneconomic routes throughout the Indian Union.

I request the Hon'ble Minister to give up the idea of dismantling the Ooty Railway line. What Taj, Kashmir, Simla etc. are to North is Ooty in South. Here I want to make a mention that the Central Government get crores and crores of rupees by way of central tax because of the tea and coffee plantations in Nilgiri District.

As Taj Express in Delhi, Ooty Express is also appreciable. This will increase the National income. More foreigners are used to visit the place.

I also condemn the imposition of Hindi in Railways. For example, in Engineering Colleges, the students are directed to pass the Pravin Examination. This is condemnable.

The Minister should see that the erased Hindi letters in Tamil Nad Railway station should not again be rewritten. If the Minister does not heed to this, there will be another agitation.

I also condemn the Minister for having changed the name of Kallakkudi to Dalmiapuram. There was no agitation for the change of name, Mr. Karunanidhi, the Minister for Transport had

even gone to the extent of risking his life in the Railway tract. This happened in 1953.

There was also firing as a result of which two innocent people died. The people of Tamil Nad would have accepted to have the name of Kamaraj or Rajaji Nagar instead of Dalmiapuram which is named by a capitalist.

I once again request the Hon'ble Minister to change the name of Dalmiapuram to Kallakkudi. The State Government has also sent a letter as to this.

I thank you for the time given to me.

MR. CHAIRMAN: Now, Shri Mohammad Ismail. He can have only 8 minutes.

I think the Hon. Member who spoke previously in Tamil should teach me at least the interpretation of the English words 'Please conclude' in Tamil.

श्री मुहम्मद इस्माइल (वैरकपुर): सभापति महोदय, इस आखिरी वक्त में आपने मुझे बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। चूँकि समय कम है उस वक़्त मैं मुहूर्तसिर में अपनी बात को कह दूँगा। चूँकि रेलवे एक बहुत ही इम्पोर्टेंट सेक्टर है यह जनता की भलाई के लिए चलाई जा रही है इस वक़्त इसमें जन साधारण का, इस में अब्बाम का सहयोग लेना बहुत आवश्यक है। मंत्री महोदय ने भी जनता का सहयोग और समर्थन इसके लिए माँगा है। यह क़ुदरती बात है। तबिन मुझे इसके बारे में कहना यह है कि ज़िम तरह से रेलवे ऑर्गेनाइज़ेशन इस वक़्त चल रहा है, क्या उसका देखने हुए, आपको सहयोग और समर्थन जन साधारण का मिल सकता है? यह डिपार्टमेंट किम तरह से चल रहा है। ब्रिटिश साम्राज्यवादियों के चले जाने के बाद आज भी उनकी यह निशानी यहाँ मौजूद है, जिस तरह से उनके ज़माने में काम होता था इस रेलवे डिपार्टमेंट में उसी तरह या उससे भी ख़राब

[**श्री मुहम्मद इस्माइल**]

ढंघ से अब काम होता है। रेलवे बोर्ड की जो पुराने जमाने में आदत थी, अंग्रजों के जमाने में आदत थी, वही आदत आज भी चली आ रही है। उसको जनता की सहानुभूति प्राप्त करने की कोई आवश्यकता महसूस नहीं होती है। उसका काम करने का ढंग ऐसा है कि जनता की सुनो मत, उसकी तरफ देखो मत, और अपना काम किये जाओ। अपना बजट देखो, अपना हिसाब किताब देखो, और अपने तरीके से चले जाओ। जनता जो चाहती है उसको मत सुनो और अपने तौर से चलते जाओ। आजादी के बाद भी यही मनोवृत्ति कायम है।

जो बजट पेश किया गया है इसके बारे में अगर जनता से पूछा जाए तो आप सच मानिये कि उसकी समझ में वह नहीं आ सकेगा और वह इससे सन्तुष्ट नहीं है। आप आज आम जनता की हालत को देखें, उसकी अवस्था को देखें और देखें कि क्या उसका कोअप्रेशन इन हालात में आपको प्राप्त हो सकता है, क्या जनता की सहानुभूति प्राप्त हो सकती है। और आप यह भी देखें कि रेलवे बजट यहां पेश तो होता है लेकिन रेलवे के खर्च का जो आडिट होता है, उस आडिट की रिपोर्ट सदन में पेश नहीं की जाती है। आडिट रिपोर्ट को तो कम से कम सदन में पेश किया जाए, मैम्बरज को उसको दिखाया जाए ताकि उनको मालूम हो कि किस तरह से आप खर्च कर रहे हैं। आज तक यह आपके लिए सम्भव नहीं हो सका है। जब तक यह नहीं होता है अब्बाम की सहानुभूति आपको प्राप्त नहीं हो सकती है, अब्बाम का कोअप्रेशन आपको प्राप्त नहीं हो सकता है।

जहां तक रेलवे वर्कर्स का सम्बन्ध है, जहां तक एम्प्लायीज का सम्बन्ध है, सभी एम्प्लायीज को आपने डिमारेलाइज करके रख दिया है। आपको चाहिये था कि आप उनके अन्दर उत्साह पैदा करते लेकिन आपने उनको डिमारेलाइज कर दिया है। आज उनके अन्दर उत्साह नहीं है। वे समझते

हैं कि वे डेढ़ सौ या दो सौ या तीन सौ तक जायेंगे और वहीं तक जा कर उनकी कन्न वनेगी। उनका कोई भविष्य नहीं है। उनके लिए प्रमोशन के कोई एवेन्यूज नहीं हैं। कोई इनिशिएटिव एफिशेंसी दिखाने का आपने उनके लिए नहीं छोड़ा है। अगर वे एफिशेंसी दिखलायें भी तो भी उनके लिए प्रमोशन का कोई एवेन्यू नहीं है। ब्रिटिश काल में यह होता था कि एक जो क्लर्क होता था या कोई दूसरा होता था उसको प्रमोशन पर दूसरे डिपार्टमेंट में जाने का अवसर रहता था, हायर पोस्ट पर उसको ले लिया जाता था लेकिन आजादी के बाद, स्वाधीनता मिलने के बाद इस तरह की तमाम चीजों को खत्म का दिया गया है। आज डायरेक्ट रिफ्रूटमेंट आफिसर्स का होता है, बराहरेरास्त सीधे अफसरों को ले लिया जाता है और उनको एक दो बरस में और प्रमोशन दे दी जाती है लेकिन जो नीचे के आदमी होते हैं, उनको कोई चान प्रमोशन का नहीं दिया जाता है। उनको यही कहा जाता है कि तुम जनता का विश्वास प्राप्त करो, जनता की सुविधा के लिए गाड़ी चलाओ। यही हाल ट्रेफिक डिपार्टमेंट में है, यही लोको डिपार्टमेंट में है, यही ट्राव इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट वालों का है। उनका भविष्य अन्धकारमय है। वे मोच भी नहीं सकते हैं कि अगर वे एफिशेंसी दिखायें भी तो वे बड़े से बड़े अफसर बन सकते हैं। यह जो जनरल पालिसी रेलवे बोर्ड की है इसको बदला जाना चाहिये। मैं चाहता हूँ कि मिनिस्टर माहव इसकी तरफ ख़ास ध्यान दें।

मैं दो तीन मिसालें देना चाहता हूँ। हमारे जो मिनिस्टर आफ स्टेट हैं वह बड़े आदमी हैं और हमारे प्रान्त के हैं। जहां से वह आते हैं वहां मेरी यूनिनयन भी है और मैं उस यूनिनयन का प्रेजीडेंट हूँ। उनको मैं अच्छी तरह से जानता हूँ। यह बेचारे सीधे सादे हैं और बड़ा उत्साह ले कर आए थे कि जरूर वह जनता की भलाई के काम करेंगे, जनता

की सेवा करेंगे। कई चीजें थीं जिन के बारे में इन्होंने कहा था कि ये बड़े जोरों से उनके बारे में लड़ेंगे। मैं उदाहरण देता हूँ। पानी-हाटी के करीब थोड़ी-सी जमीन पड़ी हुई है। वहाँ पर म्यूनिसिपैलिटी ने कहा कि यहाँ पर अगर मार्किट बन जाए तो हज़ारों आदमी जो रिपयूजी हैं उनको जगह दी जा सकती है, उनको बसाया जा सकता है, इसके बारे में उस ने भी और और लोगों ने भी दरखास्तें दी, पेटिशन दी। जवाब दे दिया गया कि जमीन को इस्मतिग रखा गया है कि यह इम्प्रूवमेंट करने के लिए काम में आएगी। लेकिन अभी तक भी यह इसी तरह में पड़ी हुई है और किसी काम में नहीं लाई गई है। इस तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है।

मैं एक और मिसाल देना चाहता हूँ। एमरजेंसी के वक्त में साठ के करीब इंजीनियर भरती किए गए थे। चार साल उन्होंने काम किया। उनके बाद उनका केस सर्विस कमिशन के पाग कनफर्मेशन के लिए भेज गया। जब उनको कनफर्म किया गया तो उनकी चार साल की नौकरी का काउंट ही नहीं किया गया। इसी तरह ट्रायटमेंट भरती किए गए थे। पाँच साल उन में काम करवाया गया। जब उनके केस को कनफर्मेशन के लिए सर्विस कमिशन के पास भेजा गया तो उनकी पाँच साल की सर्विस का काउंट ही नहीं किया गया। हर डिपार्टमेंट में ऐसे किया जाता है। इन मामलों में चाहे मंत्री महोदय समझते हों कि ज्यादानी है लेकिन रेलवे बोर्ड के मामले में कुछ नहीं कर सकते हैं।

16.40 hrs.

[MR DEPUTY SPEAKER in the chair.]

रेलवे बोर्ड में सब धुरन्धर बैठे हुए हैं। वहाँ पर एक गंगोली साहब, स्टाफ मेम्बर हैं। वहाँ पर मिनिस्टर साहब को समझा दिया जाता है कि आप नए हैं हमारा पच्चीस साल का तजुर्बा है। आप ऐसा नहीं, ऐसा करो। मेम्बर जब कह देता है तो जो जो मामला बना हुआ भी होता है, वह भी उलट जाता है,

जो निर्णय मिनिस्टर ने ले लिया होता है, उसको भी बदल दिया जाता है।

रेलवे बोर्ड ने अपना साम्राज्य कायम कर रखा है। मंत्री बादशाह है और उनका बजीर है रेलवे बोर्ड। बादशाह जब कहता है कि यह करो तो उनको बजीर समझा देते हैं कि यह नहीं, इसको इस तरह से करो और राजा मान जाता है? जनता जो कहे उसको मत मानो, हम जो कहें, उसको मानो। एक नई रेलवे लाइन के बारे में बरसां से जनता कहती आ रही है, जनता की आवाज उठती आ रही है लेकिन आज तक उसके बारे में कुछ ध्यान नहीं दिया गया है। बालूघाट से हीली तक रेलवे के बारे में कहते आ रहे हैं जोकि बैस्ट दीनाजपुर में है लेकिन इसकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है। यह बोर्डर के करीब है। जनता इसके बारे में चिल्लाती आ रही है लेकिन कोई ध्यान दिया नहीं गया है। क्या इसी तरह में आप जनता की सहानुभूति प्राप्त करना चाहते हैं? एफिशेंसी दिखा कर बर्कर को प्रोमोशन नहीं मिलता है, उसको कोई मौका ही नहीं कि वह आगे बढ़ सके तो क्यों वह एफिशेंसी दिखायेगा? सब को आपने डिमांडे लाइज करके रख दिया है। नीचे से लेकर ऊपर तक सब अफसर घंटी बजाते रहते हैं और दूसरों से काम निकलवाते रहते हैं। जो काबिल आदमी है उसकी काबलियत को कभी स्वीकार नहीं किया जाता है। अगर आप रेलवे में काम कर रहे बर्कर से पूछेंगे तो वह यही आपको कहेगा कि उसका भविष्य कुछ नहीं। इसका नतीजा यह होता है कि वह काम भी करना नहीं चाहता है। अगर सामान पड़ा हुआ है और वह चोरी हो जाता है तो वह कोई परवाह ही नहीं करता है। वह समझता है कि चोरी होता है तो होने दो।

स्टोरों का जहाँ तक सम्बन्ध है करोड़ों रुपये का माल वहाँ जमा रहता है। कोई परवाह नहीं की जाती है, कोई चौकिस नहीं की जाती है। जब वह पुराना हो जाता है तो दस हजार के माल को दो सौ में बेच दिया

[श्री मुहम्मद इस्माइल]

जाता है, आकशन कर दिया जाता है, डिम-पोजल में दे दिया जाता है है। चैकिंग का कोई प्रबन्ध नहीं है। फिजिकल बेरीफिकेशन कोई करता ही नहीं है। रेलवे बोर्ड क्या इसको करेगा? वह कैसे कर सकता है, उसके पास इतना समय कहाँ है? जनता के प्रतिनिधि करेंगे? वे कर सकते हैं लेकिन उनको ऐसा करने का अधिकार ही नहीं है। इस बाम्ने हम को भी चुप हो कर बैठ जाना पड़ता है। जब कभी सवाल किया जाता है इस स्टोर के मामले के बारे में तो कह दिया जाता है कि इनक्वायरी हो रही है और रिपोर्ट को सभा पटल पर रख दिया जाएगा। लेकिन रिपोर्ट को कभी सभा पटल पर रखा ही नहीं जाता है। इन सब चीजों को देखकर मनुष्य का जो उत्साह होता है वह मारा जाता है। इन सब चीजों को मंत्री महोदय को देखना पड़ेगा।

अब मैं आटोमेशन के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। जो हिसाब रेलवे बोर्ड को जाना है वह तमाम हिन्दुस्तान की जो रेलवे है उसका जाता है। कम्प्यूटर आपने लगा दिये हैं। आटोमेशन को आपने इंटीड्यूस कर दिया है और वही सारा हिसाब किताब करते हैं। जितना हिसाब किताब है उसको मित्राय मैम्बर के और कोई नहीं जानता है। उसके आधार पर ही बजट बनता है। जहाँ कम्प्यूटर है अब वहाँ क्लर्क नहीं है। कम्प्यूटर से काम लेंगे तो गलतियाँ भी हो सकती हैं। अब गलतियों के लिए कौन जिम्मेवार होगा? अगर क्लर्क कहता था तो उससे गलती के बारे में पूछा भी जा सकता था कि तुमने गलती कैसे की है। अब कोई चैक नहीं है, चैकिंग का कोई बन्दोबस्त नहीं है।

आपने एनफोर्समेंट डिपार्टमेंट (ए० आर० पी० एफ०) रखा है। लोगों का आम तौर से कहना यह है कि यह कुर्रप्शन का राजा है, यह चोर पैदा करने वाला डिपार्टमेंट है। चोरी करने वाले आर्गनाइज्ड गैंग होते हैं। ये गैंग गाड़ी को खड़ी कर लेते हैं और प्रोटेक्शन फोर्स वालों के सामने रहते हुए भी मान को

ले जाते हैं। सब इसको जानते हैं। मेरे प्रोबिस में इस तरह की घटनाएँ बेलघोरिया, नार-कुनडागा आदि में होती रहती हैं। जब इनके बारे में ध्यान दिलाया जाता है तो कह दिया जाता है कि यह अलग डिपार्टमेंट है, इंडिपेंडेंट डिपार्टमेंट है। आपके डिपार्टमेंट से इसका कोई ताल्लुक नहीं है। यह एक इंडिपेंडेंट फोर्स है और यह चोरों का राजा बन गया है। यह जो ए आर पी है इसको इनक्वायरी होनी चाहिये। चैकिंग का प्रबन्ध ठीक से होना चाहिए।

जहाँ तक सी० सी० एम० के अन्दर ए ग्रेड का सम्बन्ध 80 से 180 का जो ग्रेड था उसको तीन सी तक ले जाने का फैसला हो गया था। लेकिन उसके यावजूद भी सब को 180 पर रोक दिया गया है और ऊपर का जो काम है वह इन क्लर्कों पर लाद दिया गया है और यह कह दिया गया है कि मामला खत्म हो गया है। तीन सी तक ग्रेड को ले जाने का सवाल खत्म हो गया है। यह उन लोगों के साथ ब्रैडसाफी चल रही है। कहां से वे न्याय प्राप्त कर सकते हैं, कहां से फर्मला इसके बारे में करवा सकते हैं, कुछ पता नहीं चलता है।

हम पार्लियामेंट के मेम्बरों को यह अधिकार नहीं है कि हम किसी अफसर के पास जा कर उस से कुछ पूछें। अगर किसी अफसर से मिलने की कोशिश की जाये, तो उस का पी० ए० कहता है कि वह कहीं गया है, उस के पास टाइम नहीं है, बहुत बिजी हैं वगैरह। एक दिन मैं रेलवे बोर्ड के मेम्बर, स्टाफ के पास गया और ड्राफ्ट्समैन की समस्या के बारे में पूछा। उन्होंने कहा कि मैं तो मशीन हूँ जो ऊपर से आयेगा, मैं उस पर दस्तखत कर दूंगा।

इसी तरह कुछ दिन पहले पार्लियामेंट के एक मेम्बर ने चार पांच आदमियों को चिट्ठी दे कर भेजा, जिन में यूनियन का सेक्रेटरी भी था, ताकि वे रेलवे बोर्ड के मेम्बर, स्टाफ से बात करें। लेकिन उस ने उन लोगों को

अपने घर से बाहर निकाल दिया और उस चिट्ठी को फेंक दिया।

श्री दी० चं० शर्मा : उस अफसर का नाम बताइये।

श्री मुहम्मद इस्माइल : आनरेबल मेम्बर मेरे पास आये, मैं उन को सब कुछ बता दूंगा।

आज जनता की यह मांग है कि देश की जो सम्पत्ति है, उस की पूरी तरह से चेकिंग और देख-भाल की जाये। इस लिए एक एन्क्वायरी कमेटी बनाई जानी चाहिए, जिसमें पार्लियामेंट के मेम्बर हों। वह कमेटी रेलवे की सारी सम्पत्ति, स्टोर्ज और स्टाफ के साथ होने वाली बेइन्साफियों की जांच करे। आज हमारी जनता की यह हालत है कि वह मोचती है कि अगर किसी नई लाइन के लिए दरख्वास्त दी जाये, तो कोई उस को नहीं मनेगा। जब हम इस हाउस के लिए चुने गए, तो हमें कहा गया कि अब आप कुछ काम करा सकेंगे। हम ने कहा कि पता नहीं हम कुछ करा सकेंगे या नहीं, लेकिन हम इस के लिए पार्लियामेंट में बोलेंगे ज़रूर, करना या न कुछ करना तो काँग्रेस पर है। मैं समझता हूँ कि कि ज़रूर उसका पतन होगा, तब यह सब काम होगा।

श्री कांबले (लानूर) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवेज़ हमारे देश का एक बहुत महत्वपूर्ण अंग है। देश की राष्ट्रीय सम्पत्ति के रूप में उस को बहुत अधिक महत्व प्राप्त है। सामाजिक, आर्थिक और सांस्कृतिक दृष्टि से भी मारे देश से इस का सम्बन्ध है। यह बात समझ में नहीं आती है कि एक व्यापार और उद्योग के रूप में चलाए जाने वाले इस महत्वपूर्ण विभाग में घाटा क्यों हो रहा है। मंत्री महोदय ने अपने भाषण के पैराग्राफ 2 में कहा है, "1966-67 के लेखे बन्द करते समय घाटा पूर्वानुमानित 24 करोड़ रुपये से घट कर 18.27 करोड़ रुपये रहा, क्योंकि साधारण संचालन-व्यय में 5.75 करोड़ रुपए की बचत हुई। इस बचत का मुख्य कारण यह

था कि वरप के अन्तिम सप्ताहों में कम कर्मचारियों की नियुक्ति की गई,।"

जहाँ तक कर्मचारियों की संख्या का प्रश्न है, मैं समझता हूँ कि रेलवेज़ का पूर्ण गठन ही साम्पत्तिक ह्रास का एक बहुत बड़ा कारण है। इस में रेल मंत्री, रेल राज्य-मंत्री, रेल उप-मंत्री से लेकर रेलवे बोर्ड के सदस्य निदेशक, महानिदेशक, महाप्रबन्धक आदि अमंख्य अफसर और कर्मचारी सम्मिलित हैं। इस सम्बन्ध में मैं रेलवे बोर्ड का जिक्र ख़ाम तोर पर करना चाहता हूँ, जिस पर 1,39,93 हजार रुपये खर्च होता है। मंत्री महोदय को इस बात पर विचार करना चाहिए कि क्या वास्तव में रेलवे बोर्ड की कुछ आवश्यकता है। हम देखते हैं कि हमारे देश में कृषि मंत्रालय और वाणिज्य मंत्रालय आदि कई मंत्रालय काम कर रहे हैं, लेकिन उनमें ऐसा कोई बोर्ड नहीं है, जिस के हाथ में इतनी ताकत हो। केवल रेलवेज़ ही ऐसा विभाग है, जिम में रेलवे मंत्रालय भी काम करता है और उस के अलावा रेलवे बोर्ड भी काम कर रहा है, जिस पर इतना ख़या व्यय किया जाता है। रेलवे बोर्ड में फिनांस कमिश्नर को चार हजार रुपये और चैयरमैन को साढ़े तीन हजार रुपये वेतन मिलता है। इस प्रकार के ओर भी बहुत से उच्चाधिकारी हैं, जिनको बहुत अधिक वेतन दिया जाता है।

मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवेज़ को नां जोन्ज (विभाग) में तकसीम किया गया है, जिन का काम जनरल-मेनैजर्ज की देख-रेख में होता है। उन के सहायक भी काम में हाथ बंटाते हैं। इस के अतिरिक्त रेलवेज़ के विभिन्न डिपार्टमेंट अपना-अपना काम करते हैं; यह बात समझ में नहीं आती है कि इस सब के बावजूद रेलवे बोर्ड पर इतना खर्च करने की क्या ज़रूरत है। अगर मंत्री महोदय समझने हैं कि रेलवे बोर्ड को बनाए रखने की वाकई ज़रूरत है, तो उस के सब काम का जायजा ले कर उसके आकार में कमी

[श्री कांबले]

की जाये, अज्ञसरों की संख्या में आवश्यक कमी की जाये, ताकि रेलवेज को जो घाटा हो रहा है, उस की पूर्ति हो सके।

मंत्री महोदय ने अपने भाषण के पैराग्राफ 17 में कहा है, "भारतीय रेलों को भारी सामाजिक बोझ का बहन करना पड़ता है। विद्यार्थियों को किराये में भारी रियायतें दी जाती हैं। ... देवी प्रकोप जैसे सूखा, अकाल, बाढ़ तथा तूफान से प्रभावित क्षेत्रों को, रेलें, अनाज, चारे, कपड़ों, कम्बलों, दूध के पाउडर, दवाइयों और नमक की दुलाई मुफ्त करती रहीं।" हो सकता है कि इन कारणों से रेलवे की आमदनी में कुछ कमी हुई हो। लेकिन इस के कुछ और भी कारण हैं, जिनकी ओर मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिये।

उदाहरण के लिए सड़क-परिवहन के द्वारा माल के लाने से जाने में वृद्धि हुई है। इस का कारण यह है कि रेलवेज द्वारा व्यापारियों का माल ढेर से और टूटी-फूटी हालत में पहुंचता है, जबकि ट्रकों आदि द्वारा माल सही सलामत गन्तव्य स्थान पर पहुंचा दिया जाता है, और उस में देरी भी नहीं होती है। यही वजह है कि आज कल लोगों में अपना माल रेलों के बजाए सड़क-परिवहन के द्वारा ले जाने की प्रवृत्ति बढ़ रही है, जिस के परिणाम स्वरूप रेलवेज की आमदनी में कमी हो रही है। रेलवे प्रशासन को इस बात की व्यवस्था करनी होगी कि रेलवेज द्वारा माल सुरक्षित, सही सलामत और शीघ्र पहुंचाया जाये, ताकि अधिक से अधिक लोग अपना माल रेलों के द्वारा ही भेजें।

विद्यार्थियों को किराये में रियायत देना तो उचित ही है क्योंकि वे कमाते कुछ नहीं, लेकिन इसके साथ यह भी आवश्यक है कि हर लाइन पर बिना टिकट प्रवास करने की जो प्रवृत्ति बढ़ रही है, उस की रोक-थाम की जाये। रेलवे प्रशासन के पास इस सम्बन्ध में जो वर्तमान प्रबन्ध है, या तो उस का

ठीक और पूरा उपयोग कर के और या कोई नया स्पेशल डिपार्टमेंट बना कर बिना टिकट यात्रा को रोका जाना चाहिये, ताकि रेलवेज की आमदनी में वृद्धि हो।

यह भी देखा गया है कि बहुत से स्टेशनों पर बड़े-बड़े चाय के दुकानदार, कंटेक्टर और कर्मचारी रेलवेज का कोयला ही इस्तेमाल करते हैं और कोई भी कोयला खरीदता नहीं है। इस बारे में पूरी तरह से जांच की जानी चाहिए और यह व्यवस्था करनी चाहिए कि कोई भी व्यक्ति या दुकानदार आदि इस प्रकार रेलवेज के कोयले का दुरुपयोग न कर पाए। मेरे ख्याल में स्टेशनों के आहाते में तो आज कल कोई भी कोयला खरीदता नहीं है, सब लोग अपनी भट्टियों में मुफ्त का कोयला जलाते हैं।

मंत्री महोदय के भाषण के पैराग्राफ 25 में अलाभप्रद लाइनों को बन्द करने का जिक्र किया गया है। जिस लाइन पर माल की दुलाई और यात्रियों का आना-जाना कम हो, उसको अलाभप्रद लाइन कह सकते हैं। लेकिन कुछ लाइनें ऐसी भी हैं, जो दूसरी लाइन के साथ न जोड़े जाने की वजह से अलाभप्रद हो जाती हैं। उदाहरण के लिए, जैसा कि मैंने पिछली बार भी कहा था कि विकाराबाद-परली की झाडगेज लाइन और मिरज-लातूर की नैरोगेज लाइन के बीच का अन्तर, जोड़ा जायेगा। लातूर रोड से लातूर का अन्तर, चौबीस किलोमीटर है। इन दोनों लाइनों को जोड़ा जाना चाहिये। लातूर मूंगफली की हिन्दुस्तान में सब से बड़ी मंडी है। वहां से देश-विदेश को भी माल भेजा जाता है।

लेकिन तकलीफ इस बात की है कि वहां पर से जो माल भेजा जाता है बम्बई को तो बम्बई के रास्ते में वह कुरदाड़ी पर उतारना पड़ता है जो कि वहां तक छोटी लाइन है। उसके आगे फिर बड़ी लाइन है। तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि 24 किलोमीटर का जो अन्तर है लातूर रोड से लातूर तक जोड़ा जाये और

वहां लातूर से कुरदवाड़ी तक उस को ब्राडगेज से जोड़ दिया जाय तो यातायात की दृष्टि से भी सुविधा होगी, व्यापारिक दृष्टि में भी सुविधा होगी और आप की आमदनी भी बढ़ेगी ।

दूसरी बात जिस की ओर मैं आप का ध्यान दिलाना चाहता हूँ वह है रेल के किराये के संबंध में । किराये को भी आप ने बढ़ाया है । प्रत्येक यात्री टिकट पर 5 रुपये तक आप ने 5 पैसा बढ़ाया है और 5 रुपये से 15 रुपये तक 10 पैसा बढ़ाया है । मैं तो यह कहूँगा कि पांच रुपये तक जो बढ़ाया है वह बढ़ाने की आवश्यकता नहीं थी क्योंकि 5 रुपये तक के टिकट से यात्रा करने वाले नजदीक जाने वाले यात्री होते हैं जो ज्यादा पैसे वाले नहीं होते । उन के ऊपर बढ़ाना मुनासिब नहीं है । जो दूर जाने वाले होते हैं वह बिजनेस करने वाले और पैसे वाले होते हैं उन के ऊपर किराया बढ़ाना ठीक है लेकिन इन थोड़े अंतर वाले यात्रियों पर के ऊपर बढ़ाना ठीक नहीं है । प्लेटफार्म टिकट भी आप ने बढ़ाया है । प्लेटफार्म टिकट के बारे में कल हमारी एक बहिन कह रही थी वह ठीक ही है उन का कहना कि बगैर प्लेटफार्म टिकट के लोग अन्दर घुस जाते हैं और उन को वैसे ही छोड़ दिया जाता है । अब प्लेटफार्म टिकट का तो ऐसा है कि किसी को भेजना है, उस के भाई हैं या बहन हैं, घर के चार पांच लोग हैं, अब 20 पैसे का टिकट आप ने कर दिया तो 1 रुपये तो वैसे ही पड़ गया । मेरा कहना यह है कि प्लेटफार्म टिकट से तो कोई खास कर आमदनी आप को बढ़ती नहीं है । इसलिए इस के बढ़ाने से कोई फायदा नहीं है । आमदनी बढ़ाने के लिए तो कोई और जरिया आप को सोचना होगा । उस के लिए जैसा मैंने आप को कहा कि माल के यातायात को सुविधा पैदा की जाय, बिना टिकट के यात्रियों का पकड़ा जाय और लाइनों का एक दूसरे से कनेक्ट किया जाय, यही उपाय आमदनी बढ़ाने के हो सकते हैं ।

इसके बाद रेल कर्मचारियों की कुछ बातें मैं कहना चाहता हूँ । रेल कर्मचारियों की बहुत सी बातें अच्छी भी होती हैं जैसे कि पश्चिम रेलवे है । पश्चिम रेलवे में बहुत सी बातें और जगहों से अच्छी हैं । मैं साउथ रेलवे में और दूसरी रेलों में भी सफर करता हूँ । उन में खाने पीने की सुविधा या सफाई आदि का इन्तजाम ठीक तरह नहीं होता । खाना ऐसा मिलता है कि जो खाना न जाय । दक्षिण रेलवे में मैं देखता हूँ खाने की बड़ी तकलीफ होती है । खाना बहुत ही खराब मिलता है । उन से कहते हैं तो वह कहते हैं कि हम क्या करें ? यही आप के मिनिस्टर साहब के डिपार्टमेंट की तरफ से आता है । तो उस की तरफ ध्यान दिया जाय । कहीं तो ऐसा होता है कि कई कई स्टेशन तक चले जाते हैं और गाड़ी में पानी तक नहीं होता है । किसी को पेशाब या पाखाने जाना हो तो उसमें बड़ी दिक्कत होती है । तो इस तरफ ध्यान देने की जरूरत है और खास कर के जो बड़ी लाइनें हैं उनमें तो इस पर जबर ध्यान दिया जाना चाहिए ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहूँगा कि सेंट्रल साउथ जोन एक नया जोन बनाया गया है जिस में कि मनमाड़ से लेकर दौड तक का इलाका और शोलापुर से निचला इलाका सब उसमें डाल दिया गया है । बहुत से स्टेशन मास्टर्स को ट्रांसफर कर के उस में भेज दिया गया है । अब न उन को हिन्दी आती है न मराठी आती है । इससे बड़ी दिक्कत उठानी पड़ती है और जो उन लोगों की सीनियरिटी बगैरह है उसमें भी दिक्कत पड़ रही है । इसलिए मेरा कहना यह है कि मनमाड़ से दौड तक जो इलाका पहले जैसे शोलापुर डिवीजन में था वैसे ही उस को उस के साथ ही जोड़ दिया जाय ताकि उन को सुविधा हो सके ।

दूसरी बात मैं कहना चाहूँगा विकाराबाद-परली लाइन के बारे में जो कि मेरे इलाके में

[श्री कांबले]

जाती है। उसमें बहुत से स्टेशनों पर प्लेट-फार्म नहीं हैं। न तो वहां कोई वेंटिंग रूम है। छोटे-छोटे रूम जो हैं उन में 20-25 आदमी मुश्किल से बैठ सकते हैं। खास कर के उद्गीर स्टेशन का मैंने जिक्र पहले भी किया था वहां बरमात में लोगों को भीगते हुए खड़े रहना पड़ता है और धूप के दिनों में धूप में ठहरना पड़ता है। तो मैंने प्रार्थना की थी कि अगर वहां वेंटिंग रूम नहीं तो कम से कम प्लैटफार्म के ऊपर एक शेड ही डाल दिया जाय ताकि शेड के नीचे तो लोग आगम में रह सकें।

आखीर में एक बात कहना चाहूंगा कि रेल कर्मचारियों के अन्दर शिड्यूल्ड कास्ट और शिड्यूल्ड ट्राइब्स के लोग कितने हैं? किस अनुपात में उन को लिया जा रहा है यह भी देखा जाना चाहिए। फर्स्ट क्लास, सेकेंड क्लास और थर्ड क्लास में कितनी भर्ती उनकी की गई है इस को देखा जाय। मेरा क्याल है कि वह जगहें उन की अपूर्त हैं। इसलिए मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि उसकी ओर ध्यान दें। उस को आप देखें और पूरा करने का प्रयत्न करें।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री (हापुड़) : उपाध्यक्ष जी, रेल मंत्री से कुछ शिकायत करने के बजाय कुछ आवश्यक सुझाव देना मैं अपने सीमित समय में आवश्यक समझता हूँ। मोगलसराय में पीछे श्री दीन दयाल उपाध्याय की हत्या जहाँ भारत सरकार के सुरक्षा मंत्रालय और गृह मंत्रालय के माथे पर एक बहुत बड़ा कलंक है वहाँ इस कलंक से रेल मंत्रालय भी बच नहीं सकता। रेल के इतिहास में यह इस प्रकार की वीभत्स और जघन्य घटना हुई है कि जिस के लिए रेल मंत्रालय अपने को उस से अछूता रखना भी चाहे तो नहीं रह सकता है। रेल मंत्रालय की लापरवाही और उपेक्षा-वृत्ति के कारण एक इस प्रकार के अखिल भारतीय संगठन के अध्यक्ष की हत्या हुई है। मेरा अपना निवेदन इस संबंध में

इस प्रकार है कि अगर रेल मंत्री ने इस प्रकार की गाड़ियों में या इस प्रकार की बोगियां जो कुछ स्टेशनों पर हटा कर दूसरी गाड़ियों में लगती हैं उन में सुरक्षा की पूर्ण व्यवस्था ही होती तो यह दुर्घटना होने से बच सकती थी। सुरक्षा के संबंध में मैं केवल यात्रियों की ओर ही ध्यान आकृष्ट नहीं करना चाहता। मैं इस समस्या के दूसरे पहलू को भी रखना चाहता हूँ। अभी कुछ दिन पहले मेरे कानों में इस प्रकार की घटना सुनने में आई कि टूंडला और कानपुर के बीच में एक माल गाड़ी के गार्ड की भी हत्या की गई। कई स्थान इस प्रकार के हैं कि जहाँ रात को माल गाड़ियां खड़ी रहती हैं और चोरों और डकैतों का गिरोह आकर उन को मारता है, घायल करता है। इसी प्रकार में कई स्थानों पर इस प्रकार की घटनाएं भी देखने को मिली हैं कि जहाँ रेलवे कर्मचारी अपने कर्तव्य का पालन करना चाहते हैं पर कुछ इस प्रकार के गिरोह या संगठन हैं जो बाधा डालते हैं, रेलवे मंत्रालय की ओर से पूरी सुरक्षा उन्हें नहीं मिलती और विवश हो कर फिर वह अपना हाथ खींच लेते हैं। यात्रियों की सुरक्षा जहाँ होनी चाहिए उसी के साथ-साथ रेल मंत्रालय इन लोगों की सुरक्षा का दायित्व भी ले। उस के लिए चाहे कुछ विशेष नियुक्ति करनी पड़े या कोई नया विभाग बनाना पड़े वह बनाया जाय। लेकिन वह अत्यन्त आवश्यक है कि जो रेल कर्मचारी अपने कर्तव्य का पालन कर रहे हैं उन की सुरक्षा का दायित्व रेल मंत्री लें और इस के लिए बड़ी मतकंता के साथ कोई निर्णय लिया जाय।

दूसरी सब से बड़ी बात मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे स्टेशनों पर जो बुकस्टाल हैं उन के संबंध में मुझे पता है कि कच्ची और नई पीढ़ी के जो युवक रेलों में यात्रा करते हैं उनके लिए कितना गन्दा और हल्का साहित्य इन बुकस्टालों पर बिकता है। इस हल्के साहित्य के द्वारा जिस प्रकार नई पीढ़ी का मस्तिष्क विकृत किया जाता है पता नहीं कभी रेलवे विभाग ने इस ओर ध्यान दिया या नहीं। मैं चाहता हूँ

कि इस विषय पर जरा गंभीरता से ध्यान दिया जाय। इन बुक-स्टालों पर बिकने वाला साहित्य कहीं हमारी नई पीढ़ी को उलटी दिशा और उलटे रास्ते पर तो नहीं ले जा रहा है? मुझे पहले पता है कि हमारे देश में जो बुक-स्टाल होते थे स्टेशनों पर या इन पर जो साहित्य होता था, बुक-स्टालों को अगली अवधि के लिए लाइसेंस देते समय यह शर्त रहती थी कि अगर इन की सेवा सन्तोषप्रद रहेगी तो आगे के लिए इन के लाइसेंस का रिन्युअल किया जा सकता है। अब मुझे पता चला है कि रेल मंत्रालय ने इस क्लाज को हटा दिया है। चाहे वह ए० एच० ह्वीलर हों या किसी और का बुक-स्टाल हो, मेरा कहना यह है कि अगर इन बुक स्टालों के पास इस प्रकार का साहित्य है कि जो रेल से यात्रा करने वाले चाहे नई पीढ़ी के लोग हैं या बड़ी पीढ़ी के लोग हैं, उन के लिए अच्छे साहित्य का वितरण वह करते हैं और उन की सेवा में कोई कमी नहीं है तब उन बुक-स्टालों को वहां रहने दिया जाय। उस क्लाज को हटाना यह मेरी दृष्टि में कोई उपयुक्त बात नहीं मालूम पड़ी। पिछली बार मैं ने उप-मंत्री श्री आर० एल० चतुर्वेदी से भी इस पर चर्चा की थी कि इस को देखना चाहिए।

तीसरी बात यह कि इस बार रेल मंत्री ने किराये के अन्दर कुछ वृद्धि की है। अगर किराये के साथ-साथ सुविधाओं में भी कुछ वृद्धि की होती तो उसका कुछ औचित्य ठहराया जा सकता था। लेकिन देखा यह जाता है, उपाध्यक्ष जी, हम लोग जो संसद सदस्य हैं, हमें तो अधिकांश रूप में प्रथम श्रेणी में ही यात्रा करने का अवसर मिलता है। लेकिन जो तीसरी श्रेणी के या दूसरी श्रेणी के यात्री हैं किस प्रकार उनके कम्पार्टमेंट में शौचालय की स्थिति होती है? कैसे पूरी की पूरी गाड़ी अन्धेरे में निकलती है। उस के अन्दर किसी प्रकार के भी बल्ब की व्यवस्था नहीं होती। कह दिया जाता है कि क्या करें? गाड़ी खड़ी रहती है, लोग बस्कों की चोरी कर लेते हैं,

20 साल पहले भी तो रेल मंत्रालय था, तब इतनी चोरियां क्यों नहीं होती थीं? आज यह चोरियां क्यों बढ़ रही हैं? मैं कहना चाहता हूँ कि इन चोरियों में चोरों के साथ-साथ कहीं डिपार्टमेंट के लोगों का भी तो हाथ नहीं है। वह ही तो कहीं इन चोरों से मिले हुए नहीं हैं; जिस आधार पर यह सारी की सारी स्थिति बन गई है। इस बात को भी जरा आप देखें। इस के कारण सारे यात्रियों को असुविधा का सामना करना पड़ता है।

मैंने पिछली बार भी रेलवे बजट के सम्बन्ध में एक इस बात का अनुरोध किया था कि आप दिल्ली के ऊपर जनसंख्या का भार कम करने के लिए आस-पास के नगरों में चाहे वह उत्तर प्रदेश के मेरठ तक और हापुड़ तक हों या सोनीपत, पानीपत, गुड़गांव, अलवर आदि हों। जितने इस प्रकार के निकट के नगर हैं उन के लिए कुछ अधिक संख्या में तेज गाड़ियों की व्यवस्था करें। लोग अपना काम यहां कर के अपने घरों को जा सकें और अगले दिन फिर इस प्रकार की गाड़ियां उन को मिलें कि वह आफिस के समय पर यहां आ सकें। आप ने कुछ इस दिशा में काम किया तो है लेकिन तेज चलने वाली गाड़ियां केवल दिल्ली से कसकते ही मत चलाइए बल्कि दिल्ली की मांग की भी पूर्ति कीजिए और उसके लिए कम से कम जो आसपास के बड़े नगर हैं वहां लोग आसानी से जा कर अपना जीवन बिता सकें इस प्रकार की व्यवस्था आप को करने की आवश्यकता है।

इसके साथ-साथ मैं इस में एक बात और सम्मिलित करना चाहता हूँ। दिल्ली के पास एक बहुत बड़ा तीर्थ स्थान है, जिसका नाम गढ़ मुक्तेश्वर है, वहां पर हर अमावस्या और पूर्णिमा को काफ़ी बड़ा मेला लगता है, दिल्ली से बड़ी संख्या में लोग वहां जाते हैं। उसी तरह इधर उधर मुरादाबाद से भी लोग वहां आते हैं। इस लिये मैं चाहता हूँ कि पूर्णिमा और अमावस्या के दिन इस ओर जानेवाली गाड़ियों में दो डिब्बे अतिरिक्त जोड़े जाएं और

[श्री प्रकाशवीर शास्त्री]

हर गाड़ी के वहां ब्रिज-हाल्ट पर रोकने की व्यवस्था कर दें तो इससे यात्रियों को बहुत सविधा हो जायगी।

एक बात जो मुझे विशेष रूप से रेल मंत्री जी से कहनी है, वह है भारतीय भाषाओं के प्रयोग के बारे में। भारतीय भाषाओं के प्रयोग की जब मैं बात करता हूँ तो फिर से इन शब्दों को दोहराना चाहता हूँ कि मैं केवल रेल मंत्रालय में हिन्दी के प्रयोग की बात पर बल नहीं दे रहा हूँ। बल्कि भारतीय भाषाओं के प्रयोग पर बल दे रहा हूँ। जैसे आपके मैसूर क्षेत्र में जो गाड़ियाँ चलती हैं उधर रेलवे से सम्बन्धित जितना साहित्य प्रकाशित होता है, वह कन्नड़ भाषा में प्रकाशित करें मद्रास में तमिल भाषा में प्रकाशित करें। आपने कभी अनुमान लगाया है कि अंग्रेजी में प्रकाशित होने वाले साहित्य का अनुपात क्या है और भारतीय भाषाओं में प्रकाशित होने वाले साहित्य का अनुपात क्या है? और तो और जिन बातों से आम आदमियों का सम्बन्ध नहीं है। जैसे माल गाड़ियों के डिब्बे में जिनमें सामान भरा जाना है। 20 साल के बाद भी, जब कि हम निर्णय ले चुके हैं कि भारतीय भाषाओं को प्रोत्साहन देना है, उन डिब्बों पर अंग्रेजी में लिखा जाता है। "एन० आर०" क्या उत्तर रेलवे के पर्यायवाची शब्द "उ० रे०" नहीं लिखा जा सकता? क्या ऐसा करने से उस में कुली माल डालने से इन्कार कर देगा। जितना अधिक से अधिक इस में भारतीय भाषाओं का प्रयोग कर सकें, अपने साहित्य के द्वारा भी, जिसके द्वारा कि लोग रेलवे की सुविधाओं के प्रति आकर्षित हों या अन्य भी दूसरे ढंगों से भी भारतीय भाषाओं के प्रयोग की ओर ध्यान देना चाहिये।

आप का बनारस में डीजल इन्जिन का कारखाना है। यह डीजल का कारखाना जब बनारस में लगने लगा—मैं रेल मंत्री जी का ध्यान उसकी ओर विशेष रूप से आकर्षित करना चाहता हूँ। पहले यह हुआ कि अमरीका

से पहले कुछ डीजल इन्जिन मंगाये गये। इन के बीच में खाली जगह होती है और ये इन्जिन लौक होकर बनारस तक आते थे। इन के अन्दर चोरी का सामान आता था और रेलवे के बड़े बड़े अधिकारियों के घर में वह सामान जाता था रेफीजरेटस आते थे, रेडियो आते थे, ट्रांजिस्टर्स आते थे, लाखों रुपये का सामान आता था। पता कैसे चला? जब एक रेलवे इन्जिन का अचानक कलकत्ता में दर्वाजा खोला गया तो उसमें वह सामान भरा देखा गया। जब पता चला तो अगले जो इन्जिन जा रहे थे, उन को बीच में रुकवाया गया और देखा गया कि वे भी सामान से पूरे भरे हुए थे। पता लगते लगते पता चला कि जितने भी इन्जिन अमरीका से आये, उन सब के अन्दर इस प्रकार बराबर चोरी का सामान आता रहा और रेलवे के बड़े-बड़े अधिकारियों के घर में जाता रहा। उन्होंने इस का क्या पुरस्कार दिया! हमारे यहां डीजल इन्जिन का जो कारखाना लगा है, यह अमरीका का रिजेक्टेड कारखाना है। जिसको अमरीका सरकार अनुपयोगी कर चुकी थी। उसको यहां पर लाया गया और यही वजह है कि जिस क्षमता से उसको कार्य करना चाहिये था, वह नहीं कर सका। पीछे इस के सम्बन्ध में जब मैंने प्रश्न पूछा कि आपने उन अधिकारियों के खिलाफ क्या कार्यवाही की जो इस प्रकार उन के साथ मिल कर देश द्रोह करते रहे। रेल मंत्री ने उत्तर दिया—हां, इस प्रकार की घटना तो हुई थी, लेकिन इस बात को आगे बढ़ाना आवश्यक नहीं समझा गया। मैं चाहता हूँ कि केवल आगे बढ़ाना ही नहीं, बल्कि अगर कोई अफसर रिटायर भी हो चुके हैं, तो उन के खिलाफ कार्यवाही करनी चाहिये। जिन्होंने देश द्रोह का काम किया है, इस प्रकार से गलत कारखाना बनारस में ला कर लगाया, और देश का करोड़ों रुपया बरबाद किया, उन के खिलाफ अवश्य कार्यवाही होनी चाहिये, इस को यहीं समाप्त नहीं करना चाहिये, जिस को आप दबाना चाहते हैं।

अगली बात मैं रेलवे स्टेशनों पर रेस्टोरेंट्स के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। मुझे इस कटु सत्य को कहने की, उपाध्यक्ष जी, आप मुझे अनुमति दें। जितने रेलवे की ओर से चलने वाले रेस्टोरेंट्स हैं उन का इन्तजाम बहुत खराब है, बल्कि इतना दूसरों का खराब नहीं है। रेलवे प्रशासन ने इन को इसी लिये अपने हाथ में लिया था कि इन का प्रबन्ध ठीक किया जा सकेगा। लेकिन उनकी प्यालियाँ, प्लेटें, थालियाँ और उनकी सर्विस बहुत खराब है। वह समझते हैं कि हमारे को इतना वेतन तो मिल ही जाना है। अभी पीछे कानपुर स्टेशन के रेस्टोरेंट में मेरे साथ जो घटना घटी, उसे मैं आपको बताना चाहता हूँ। मैंने चेंबरमैन रेलवे बोर्ड को लिखा, डिवीजनल सुप्रीन्टेन्डेंट को लिखा और रेल मंत्री जी को भी लिखा, लेकिन उस के बाद मेरे पास उत्तर आता है — हमें दुख है — पर उस उत्तर के अन्दर कोई विशेष बात नहीं थी। जैसे सामान्य चिन्ने-पिटे उत्तर होते हैं, उसी प्रकार का उत्तर उन्होंने मुझे भेज दिया। ऐसी हालत में मैं समझता हूँ कि क्या आप जो निजी रेस्टोरेंट चलाने वाले हैं, उनको कैसे प्रोत्साहन देंगे आप इस बात को सोचें।

आखिरी दो बातें और कहना चाहता हूँ। एक है रेल गाड़ों के सम्बन्ध में। पिछले 20 सालों में रेलवे प्रशासन में हर विभाग में वेतन बढ़ा है, महंगाई बढ़ी है, लेकिन एक अभागा डिपार्टमेंट अगर रेलवे का है तो गाड़ों का डिपार्टमेंट है। पहले हर गाड़ी में तीन-गाड़ होते थे— एक कंडक्टर गाड़ होता था, एक लगेज गाड़ होता था और एक गाड़ इन्चार्ज होता था। यह उस समय की स्थिति है जब गाड़ियों में आठ डिब्बे लगते थे। लेकिन आज जब 22 डिब्बे लगते हैं तो ट्रांसपोर्टेशन को दो विभाग कामर्शियल डिपार्टमेंट को सौंप दिये गये और अब वह बेचारा गाड़-इन्चार्ज ही है, जिस पर 22 डिब्बों की जिम्मेदारी होती है। एक्सीडेंट्स की भी उसी की जिम्मेदारी है, सुरक्षा की भी उसी की जिम्मेदारी है, सारे

का सारा दायित्व उस का है। जिस तरह रेलवे विभाग के दूसरे कर्मचारियों के सम्बन्ध में सोचते हैं, इस अभागे गाड़ के सम्बन्ध में भी सोचिये। रात को मालगाड़ी जंगल में खड़ी हुई है वह अपने जीवन को लिये हुए खड़ा है, पता नहीं कब मालगाड़ी के चलने के लिये सिगनल दिया जायगा। यह जो आप के रेलवे का उपेक्षित विभाग है, इसके सम्बन्ध में विचार करें।

कई बार यहां पर चर्चा हुई है और आपने बहुत अच्छा किया—मैंने एक रिकवैस्ट की थी कि मेरठ और गाज़ियाबाद के बीच में बुहाई में एक फ्लैग स्टेशन खोला जाय—आपने उस को खोलने का निर्णय किया है। लेकिन उस को थोड़ा सा चालू भी करा दीजिये। अपने निर्णय को कार्यान्वित करा दीजिये।

लखनऊ के लिये देहरादून से मुरादाबाद हो कर जो गाड़ियाँ पास होती हैं, उन में रात को तीन एक्सप्रेस गाड़ियाँ हैं सुबह को एक मेल है, एक पैसेन्जर ट्रेन है, ये सारी की सारी रामपुर हो कर पास होती हैं। जब कि तेज गाड़ी केवल रामपुर रुकती है और वहां यात्री नहीं मिल पाते हैं। इन चार गाड़ियों में से एक गाड़ी— चाहे इलाहाबाद पैसेन्जर को चलायें या देहरादून एक्सप्रेस को चलायें। या लखनऊ मेल को चलायें—आपके रेलवे का सब से बड़ा ट्रेनिंग कालिज चन्दीसी में है, एक गाड़ी को रामपुर के बजाय चन्दीसी होते हुए बरेली पास करें यदि ऐसी व्यवस्था कर दें, तो बहुत सुविधा हो जायगी।

मैं समझता हूँ कि रेल मंत्रालय इन सुझावों पर ध्यान देगा। मैं इन को शिकायतों के रूप में आपके सामने नहीं रख रहा हूँ। मैं आशा करता हूँ कि आप गम्भीरता से इन पर विचार करेंगे।

SHRI T. M. SHETH (Kutch) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, before I begin I must thank you sincerely for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget. I will not dilate on the points

[Shri T. M. Sheth]

which have been mentioned by many Members on either side of the House but I will only mention some of these points for the sake of emphasizing them.

About the Railway Board it has been said that it should be abolished. I would not advocate its abolition but I would point out one fact about it. Our railways are the biggest public sector undertaking in India sprawling throughout the length and breadth of India. For the last two years we are having deficit budgets. It appears that perhaps we are in for a term of deficit budgets. Possibly, it appears to me that in point of efficiency the Railway Board has reached a stage when the law of diminishing returns has set in. Therefore the Railway Minister might consider whether it is necessary to continue the Railway Board in its present form or might split it up in certain units so that the different parts may look into in different ways.

Under the railways at present there are also four or five administrations like the Chittaranjan Locomotives, Integral Coach Factory and such other things. These are public sector undertakings and it is possible that they may be run like other public sector undertakings. It is for the Railway Minister to consider whether these points have any relevance with regard to the efficiency of the railways.

The second point is with regard to the point which has been made by the Estimates Committee. The Estimates Committee's Report says that so far as the railway concessions to the gazetted railway staff and the retired railway servants are concerned, they are too extravagant. The hon. Deputy Minister has said that they are not too extravagant. However, that is the opinion of the Estimates Committee as also that was the opinion of the Second Pay Commission. The Second Pay Commission has observed that the travel privileges allowed to railway employees are conspicuously extravagant and in large part indefensible. The Estimates Committee has estimated that the amount of these concessions comes to about Rs. 18 crores. Now, some of these concessions will have to

be continued. But it appears from reading this Report that a large part of this amount can be saved and, if that is possible, the deficit of the Railways will go down appreciably.

Another point which I would like to make is about the utilisation of wagons and the utilisation of locomotives. Looking to the performance of the Railways, as I find from pages 38 and 40, it appears both the utilisation of locomotives and engines since 1962 upto date has either gone down or remained stationary. Therefore, it is very necessary to see that there is proper and optimum utilisation of both locomotives and wagons. So far as my part of the country is concerned, I have always found that we are short of wagons whereas at other places there is a surplus of wagons. I would, therefore, request the hon. Minister to look into this problem also.

Then, there is the thing about the narrow gauge railways. Of course, the point has been made out and the hon. Deputy Minister has replied to it. But about this also, I would say that these narrow-gauge railways, metre-gauge railways and broadgauge railways, about these three system of railways, the Railways seem to have a very soft corner for the broad-gauge railways. Their performance, they say, is very good. It is, naturally, so because on the broad-gauge, 32 per cent of the running track is double track; on the broad-gauge, there is electrification and, on the broad-gauge, there is dieselisation and, naturally, the performance of the broad-gauge will be better than the performance of the metre-gauge where the double track is only 1.6 per cent and there is hardly one diesel track. About the narrow-gauge, of course, there cannot be any double track and there cannot be any dieselisation. Therefore, when you look at the performance of the different gauges, you have to see whether a particular gauge is given preferential treatment or not and, if that gauge is given preferential treatment, then it is bound to give better results. The Railway administration should see that all the gauges are given the same treatment. If they are given the same

treatment, I am sure, there would be equal results and the same will apply to the narrow gauge also. About the narrow-gauge, there is also one thing that they are in isolated segments and, as they are in isolated segments, the utilisation of wagons and locomotives will not be to the desired or the optimum extent. Therefore, in order that they may be viable units, it is very necessary that the Railways should either convert them into nearly metre-gauge or broad-gauge section or should so connect them that they are in any way, under utilised.

Coming to my State, so far we have asked for 20 lines in the last 20 years and there is no end to it. So far as Bhavnagar-Tarapur railway line is concerned, I think, twice or thrice the traffic survey or the engineering survey has been done. So far as Rajkot-Jasdham railway line is concerned, it is only a small link which, if constructed, will lead to better operation of the railways.

Then, I come to my constituency and, in my constituency, Kandla Zund railway line is under construction. It is only a segment of 147 miles and it will take 10 years to complete it. The first work was started sometime in 1959 and, I think, they say it will be completed in 1969. I hope it will at least be completed in 1969.

Then, there is something about the Kandla port itself. The Kandla port has been constructed with a view to relieving the congestion at the port of Bombay because Karachi was lost to India on partition of the country. Therefore, what was the hinterland of Karachi became the hinterland of Kandla and, therefore, there should be all the traffic to Kandla from that hinterland. What has the Railway done? The Railway has reduced freight from the places near to Kandla for Bombay. I will take only one instance because there is no time at my disposal. Bhatinda is about 1,100 KMS from Kandla and about 1,600 KMS from Bombay. From Bhatinda to Bombay, the railway freight is Rs. 92 whereas from Bhatinda to Kandla, the railway freight is Rs. 101. Now, this is really very surprising. The very object of the construction of the port and the construction of the railway to that port

has been much defeated. I am sure, the Railway Minister will look into this anomaly and will correct it at the earliest possible opportunity.

Now, I will speak about the extension of this Kandla-Jund line to Bhuj and Khavda. Between Bhuj and Gandhidham, the distance is only 35 miles. If this line is not extended to Bhuj, then the traffic from the metre-gauge will go to the roadways and it will be taken away by the trucks with the result that a time may come when perhaps the Railway administration may find that this line is not remunerative; not only that, but from the defence point of view, it will have to go to Khavda. That is why I would request the Railway Minister to see whether the line should be extended to Bhuj and whether it should be extended further to Khavda.

The last point is the point which I made during my speech on Kutch award, that the south-western part of Kutch is very much vulnerable. Therefore, it is very necessary that the railway connection should be extended to that portion. A railway line from Adipur to Mundra and Mundra to Mandvi and Koteswar is very necessary. It is necessary not only from the point of view of defence but also from the point of view of traffic. It will have enough traffic. There are so salt works producing 2 to 3 lakh tonnes, there are bauxide deposits, there are lignite deposits, there are deposits of clays and lime-stone. I would request the Railway Minister to consider this.

Before I conclude, I will request him about one Station, Madhapur. We have a Station there which was working for 50 years, and that has now been converted into a flag station. I would request him to restore the *status quo ante*.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I thank the hon. members of this august House for having bestowed careful considerations on the proposals that I have submitted to this House on the 19th of last month.

Before coming to the various points that have been specifically mentioned by

[Shri C. M. Poonacha]

the hon. members, I would deal with some broad subjects concerning the railway administration in general.

Mention has been made very pointedly with regard to the finances of the Railway Board. I had in my speech referred to the railway finances and observed that the railway finances were quite sound. Members have doubted this statement of mine. I still maintain that, so far as the working of the railways is concerned, on revenue expenditure and revenue earnings, the finances are quite sound and they are in some respects looking up and we have been able to meet all our obligations, obligations in the sense that we have met our revenue expenses fully from out of our own earnings and also the commitments; by commitments I mean the interest obligations to the General Revenues by way of payment of dividend. Here I had mentioned in my speech that the commitment on the railways in respect of payment of dividend increases at the rate of Rs. 10 crores per annum. Last year, that is, during 1966-67 we contributed Rs. 132 crores to the general exchequer. During the current year we have contributed Rs. 141 to 142 crores. Next year, the budget commitment is Rs. 152 crores. Progressively it is increasing at the rate of Rs. 10 crores per annum. This is a fixed commitment. This is because of the fact that the development programmes which we have tried to moderate and limit to the essential requirements are still at the rate of about Rs. 150 crores on which we have to pay interest charges at the enhanced rate of 6 per cent. 6 per cent on Rs. 150 crores would come to about Rs. 9 to 10 crores. So, this fixed commitment charged on the railway finances as payment to the general revenues is increasing at the rate of Rs. 10 crores per annum.

I would again refer to the point that the annual increment element, so far as the staff is concerned, is going up at the rate of Rs. 5 crores. The question may be asked how this is happening. We have implemented the Pay Commission's recommendations. But the position has not yet stabilised itself. In the normal

pattern of working, the outgo, that is, the number of persons retiring annually more or less should adjust in a way with the number of persons coming in. But that has not happened yet in the railways.

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappalli) : There is no man coming in because there is no recruitment.

SHRI C. M. POONACHA : That is true. So, this element of the annual increment charged on the Railway revenues is mounting up at the rate of Rs. 5 crores per annum. So, Rs. 15 crores per annum has become in the recent past an annual feature, a commitment which could just not be avoided.

If anybody were to ask why we are running into a deficit of Rs. 27 crores, Rs. 15 crores out of Rs. 27 crores is explained fully, and perhaps for some time to come, the fixed rate of increase is likely to be there so far as....

श्री जार्ज फरनेन्डीज (बम्बई दक्षिण) :

मंत्री महोदय का यह कहना कि 150 करोड़ विकास कार्यों में लगता है जिस पर कि आप को 10 करोड़ व्याज ज्यादा देना पड़ता है तो मेरा कहना है कि वह 150 करोड़ रुपये की ज्यादा कमाई भी तो होती है इसलिए यह कहना कि हमें सिर्फ घाटा ही है यह ठीक नहीं है।

SHRI C. M. POONACHA : My hon. friend may exercise a little patience, because I am just coming to that point. I have started from the expenditure side. This is the position so far as the expenditure side is concerned.

Over and above that, according to the Convention Committee's recommendations which have been duly accepted by this House, we are to set apart Rs. 16 crores as payment to the State Governments in lieu of passenger tax. We have to contribute to the Pension Fund also because the railway workmen are all on the pension scheme and we have got to make provision for payment of pensions. This is at the rate of about Rs. 13 to 14 crores, but during this year I am limiting it to about Rs. 10 crores, be-

cause the outgo has been less. These and other fixed charges have placed a heavier strain on the railway finances. This accounts for the additional increase in expenditure or the working cost and is not due to any element of extravagance so far as the railway working is concerned. (*Interruptions*) I have got only half an hour at my disposal and I have to meet some important points that hon. Members have raised in the course of the debate.

So far as staff is concerned, I would like to mention this particularly to Shri Nambiar. Railway labour is considered as Government employees, though under the Industrial Disputes Act they are workmen. At the same time, they are Central Government employees. Whenever a pay Commission is established, they go into these all connected matters and make recommendations and all that is applicable to our railway workmen fully. But as far as my knowledge goes, I am subject to correction, the railwaymen elsewhere, are wage-earners and they earn wages, and there is no pension scheme and annual increment, but they have a wage in regard to which the unions concerned conduct negotiations periodically and arrive at a settlement once in five years or once in three years, and in that way whatever adjustments have got to be made are made by negotiations periodically. But in the Railways it is a regular salary. They are essentially government employees in every sense of the term, on the time-scale, with retirement benefits. My hon. friend was referring to the incidence of TB among railway workmen. I will come to that.

I might mention here that very soon, probably in about 15-20 years, we will have as many retired railwaymen as there are serving railwaymen. If we have 13 lakh serving railwaymen, we may have 13 lakh retired railwaymen.

SHRI NAMBIAR : No.

SHRI C. M. POONACHA : We will reach that stage—we are progressing at that rate. I am only making a sort of broad surmise. It would not be a wonder if such a stage is reached!

Therefore, I was saying that the building up of the pension fund is a must. Already we have a pension reserve fund of about Rs. 53 crores or so. That has got to be built up and on that, no economy can ever be envisaged. Temporarily we might make some adjustment, but there cannot be a cut or stoppage or a limitation. There will have to be regular contribution and this fund will have to be built up in due course of time because we will have a very large number of retired railway personnel in this country. Hence that also comes as a fixed charge.

SHRI NAMBIAR : The bonus portion is saved. That is there. So it is wrong economy to say so.

SHRI C. M. POONACHA : Certainly not, because this is a statutory provision, a security which, may I say proudly, is available here only, not in other countries.

श्री जाजं फरनेन्धीज : पेंशन के लिए माननीय मंत्री बिलकुल गलत कह रहे हैं । पेंशन और मुक्तों में भी मिलती है ।

SHRI C. M. POONACHA : So far as earnings are concerned, it is true we have reached a sort of plateau in respect of goods traffic. We had a substantial increase in this traffic, but after a spell of time we have reached a plateau where the line is running straight; we are not making any progress. In passenger traffic, there is an increase in earnings of 3½ per cent. Passenger traffic is increasing while goods traffic is a steady line.

SHRI PILOO MODY (Godhra) : Why?

SHRI C. M. POONACHA : Because there is a recession, because the overall economy is not looking up at the moment. There is a little sluggishness affecting the earnings of the railways in general.

For the profitable working of railways, or any transport system for that matter, two things are absolutely necessary. One is the normal law and order situation. Without that the operations of the railways could be very much

[Shri C. M. Poonacha]

hampered. The second is a healthy and buoyant economy. These two things alone can keep the railways or any other industrial or commercial concern in proper form and trim. Whenever we have some difficulties, there would be an immediate reflection in our working, particularly the working of a transport concern like that of the railways.

SHRI S. KUNDU : Goods traffic by trucks has increased. Can you explain that ?

SHRI C. M. POONACHA : I have made some studies. It is said generally that we are losing traffic to the roadways. My colleague, Dr. V. K. R. V. Rao is here. I had also the privilege of working in that ministry a year ago. The development of the roadways in this country is progressing very satisfactorily. The State Governments have their own programmes, the Central Government have their own programmes, and State highways, national highways and village communications are developing all over the State areas and also under the direct assistance and supervision of the Central Government. The production of trucks and vehicles also is going up. The latest figure that I have with me shows that the capacity to produce trucks in this country has reached the figure of 48,000, but actual production is about 36-37,000 chassis or vehicles.

SHRI S. KUNDU : How many more wagons have been built ?

SHRI C. M. POONACHA : Buses and trucks compete with the railways, and they should as a matter of fact, because this is a service that we give to the community as a whole. It is not that we should sacrifice the roadways for the benefit of the railways, nor the railways for the benefit of the roadways. Both transport facilities will have to be made available to the common man, and the efficiency of the service will have to be improved so that greater facilities could be provided to the common man and he should choose whichever mode of transport he requires either for transporting goods or passenger traffic. The number of buses during the past 15 years has increased from 56,000 to 74,000 registered in the whole country, and from

167,000 to 264,000 in the case of trucks. This is also a sector of our economy, and it has also a distinct role to play in helping the movement of passengers as well as goods traffic. Therefore, we should not feel unhappy if better facilities are placed at the disposal of the common man. If we can serve both through the railways and the roadways, one should feel happy about it, and it is the nation's capital or money that has gone into the creation of this capacity. But the point is whether there should be unfair competition, whether there should not be co-ordination.

For this we have the Tarlok Committee report. The Planning Commission had constituted a high power committee with Mr. Tarlok Singh as the Chairman. Their report is now with the Government of India. They have made specific recommendations as to how we should achieve this rail-road transport co-ordination. That is being now studied in all its details, and then certain actions will follow. One of the recommendations has been that in sectors where we are continuously losing, where we have also the road transport facility, it should be a point for examination whether both should continue there, whether the railways or the roadways cannot take over the volume of traffic moving in that particular sector. It is from this point of view that we make studies. The question of closing some of the small branch lines was taken up as a special study after the recommendations of this committee, and the Railways are in correspondence with the State Governments, and after a careful consideration of all these things we shall come to some conclusions. We shall not take any hasty decisions. Only after satisfying ourselves that there is a case for closing or dismantling the lines—we may take a view—this would be done.

The increase in passenger traffic is a problem because the number is very much in excess of the facilities we have. There is a definite urge for everyone to take to the cheapest mode of travel. This quite often results in overcrowding in the trains. We see everywhere that even on a push bicycle, instead of one,

two or three persons riding. It is not for pleasure they do so. There is the urge to use a cheap mode of conveyance and the need to reach a destination as quickly as possible. In scooters, instead of one you will find two persons riding. It is not for fun. They do so in spite of the great inconvenience to them. There is overcrowding in all the cheap means of transports we have in the country. Therefore, there is overcrowding in trains also and it has become acute. We are constantly endeavouring to see how we can solve this problem.

Coming to the metropolitan cities the problem is much more acute. The growth of suburban traffic is at the rate of ten per cent per year and at this rate I do not know how soon the facility that we have will get completely choked. The number of originating passengers in Calcutta—suburban traffic—has gone up from 13 crores per year in 1955-56 to 25 crores in 1966-67. In Bombay the figure has gone up from 32 crores to 72 crores. This phenomenal increase in the number of originating passengers, in suburban travelling, has had a terrible strain on the railways. It is almost a national problem. We have got to find a solution. Some palliatives here and there would provide only marginal solutions and there will have to be long-term solutions. According to me, only underground railway system would be the answer. Nothing short of it would meet the needs. But that means heavy capital investment. This is a point which we are taking up with the Planning Commission and I have asked the Railway Board to make special studies about it. This has got to be taken up as a central project to provide facilities to the metropolitan cities starting with Calcutta and Bombay and later in Madras and other cities also... (*Inter-ruption*).

My hon. friend raised the point about the incident that took place at Malad. Some other Members referred to it and said that railways had been the cause for such things all along; they were the greatest culprits and as such it was right for some people to burn the coaches. I am very, very sorry for this. Such a thing is not going to solve the problem.

Even a marginal improvement by quadrupling the line, by putting in nine coaches instead of six, is only a marginal palliative for the time being. But a long-term solution will have to be found for this, because the class of people that work belong to the fixed-income salary group. They are workers; the housing problem is very acute and they will have to stay in distant, far-away places and come to the work-spot and get back. Therefore, this minimum facility will have to be provided for. This is a responsibility of the Government, the local authority, and the State Government. So, this is a matter which will have to be considered at the highest level. We are taking up this matter with the Planning Commission and I am sure some attempts will be made to find a long-term solution to this problem which could not be solved by small, minor adjustments here and there.

Now, for the efficient functioning of the railway system, whether here or anywhere in the world, two essential requirements are necessary; first, we should have the law and order situation under control and a peaceful atmosphere for the free operation of the railways and secondly, there should also be sufficient economic activity which would generate the traffic that is needed for the railways in general. Whenever there is some difficulty in one sector or the other, that would certainly get reflected so far as the railways, the main transport industry in this country, are concerned. And that has been the reason why we have not been able to realise the traffic that we have anticipated. We anticipated a traffic of 8½ million tonnes this year and that has not materialised. We are still hoping next year—I have made a very conservative estimate—to get about 7 million tonnes additional traffic. I am hopeful of realising the target and making my earnings meet the expenditure.

SHRI S. KUNDU : By 1971 you are going to lose 25 per cent of high-rated goods traffic. Please make a note of that.

SHRI C. M. POONACHA : This is an opinion which is often given expression to without making any serious study

[Shri C. M. Poonacha]

about it. I have also been looking into the other sector, and I have had discussion with the Indian Federation of Transport Operators some time back. They also tell me that they are not having sufficient traffic nowadays; the traffic is definitely falling down and we are only sharing the limited traffic that is available. It is not as if everything has switched over to the roadways and that the roadways are having plenty of traffic. On the other hand, they are also in a difficult situation and they are not getting enough traffic. This is indicated by the fact that the increase of trucks is at a low rate. It was at the rate of 10,000 to 18,000 per annum, but during last year, from 2,59,000, it has gone up to 2,64,000, an all-India increase of 5,000 trucks only. This itself indicates how the traffic trend is moving. It is very easy to say. May be class-wise: some high-rated goods might go there and some long-distance goods traffic only is carried by the railways. This kind of switch-over might take place, but I am quite clear in my mind that due to the sluggishness in the economy in the country there has been a low rate of growth of traffic available both for the roadways and the railways.

I now come to the point about certain amenities and services so far as the staff are concerned. Reference was made that the railway labour is not well looked after. It is true that some Members have referred to the difficulties experienced by certain categories of railway workmen. I am coming to that later. But generally speaking the amount that we are spending on staff welfare measures is quite substantial. Out of the expenditure of Rs. 614 crores that I have presented to the hon. House, Rs. 24 crores relate to staff amenity and benefits. They are: medical services, Rs. 9.64 crores; health and welfare, Rs. 6.63 crores. That means, on both medical and health facilities we are spending as much as Rs. 16.27 crores. Education and other training facilities that we provide for our staff are costing us Rs. 6.37 crores. Canteens and other staff amenities—Rs. 0.94 crores; On the works side, staff quarters Rs. 6.59 crores and staff amenities Rs. 3.16 crores, mak-

ing a total of Rs. 31.33 crores for the budget year. That shows that the railways have been making a substantial provision for staff amenities.

I claim that the railwaymen have good medical facilities and public health amenities, which are not available to other classes of workmen serving under similar conditions.

SHRI NAMBIAR: There are 14 lakhs of employees and if you calculate, it comes to just Rs. 7 per head per month.

SHRI S. KUNDU: Medical facilities largely go to the officers and not to the poor workers...

MR. DEPUTY-SPEAKER: I have told you, Mr. Kundu, many times. The minister is not yielding. No more interruptions.

SHRI C. M. POONACHA: Reference was made that we have as many as 6,300 or 6,400 officers. The House should bear in mind that 2,300 of them are medical officers of which about 1,600 are Gazetted. Reference was made to increase in TB incidence. I have got some figures. Detection of TB cases so far as railwaymen are concerned has been intensified. Because of the systematic examination and clinical tests, more numbers have been detected. Otherwise, these people would have continued to suffer without knowing that they have had an attack of TB. We have 67 chest clinics in the Indian Railways. We have 1,046 TB beds in our hospitals. We have also reserved 788 beds with various other institutions. As such, we are making adequate provision to treat the suspected TB patients and substantial expenditure is incurred on this account also. While a workman is undergoing treatment, his family is paid something from the staff benefit fund, so that his family may not suffer because the earning member has entered the hospital for long-term treatment.

Mention was made about social services and a suggestion was made that the railways should function more as a social services organisation than work on strict commercial lines. These two things are incompatible. Either we work

purely as a commercial organisation and account ourselves for strict commercial disciplines—that is one thing.

18 HRS.

On the other hand, if this should be a social service organisation rendering social service to everyone, that is also acceptable provided the House can agree to such a suggestion. But, all the same, the community will have to bear the burden. It is not as if, if you make the Railways a social service organisation it will be all gratis and the expenses will be met from somewhere unknown. What will happen? Supposing we extend the social service facilities to a large number of people, that part of the expenditure will have to be met from out of the central exchequer; otherwise it should work strictly on commercial lines and all this extra expenditure, whatever they may be, will have to be met from out of the railways' earnings. The Railways also earn substantial sums of money to pay for the development work which we are doing besides our paying Rs. 141 crores to Rs. 151 crores towards dividend. We are also providing Rs. 100 crores towards the depreciation fund reserve. Therefore, both put together Rs. 250 crores are being paid from out of the railways' earnings. This is really a fact which hon. Members should kindly consider and find out whether the Railways have been doing well or the Railways have been mismanaged all over.

AN HON. MEMBER : It is coming from the passengers' pockets.

SHRI C. M. POONACHA : That is true and that is why my hon. friend there said that it should be on commercial lines.

Coming to the passengers' pockets, there also I have made some comparison. I have got some figures here to satisfy my hon. friend. It is said that this increase of five paise on every ticket up to Rs. 5 is a very heavy burden. I have gone into the whole matter. Here are the figures available with me. So far as minimum bus fare is concerned in all the States, the minimum bus fare per ticket, whatever may be the

journey, in Andhra is 30 paise, in Bihar 25 paise, in Gujarat 25 paise...

SHRI THIRUMALA RAO (Kakinada) : Is it for urban transportation or rural ?

SHRI C. M. POONACHA : Rural, in the case of urban transportation it is less. In the case of commuter traffic, Railways charge only for seven journeys and not 26 journeys, which comes to one-third, if you compare it with urban bus fare, the comparison is all in favour of the Railways. Ours is much cheaper. I was giving the figures of minimum bus fare. In Madhya Pradesh it is 25 paise, Maharashtra 21 paise, Mysore 30 paise, Orissa 18 paise, Punjab-Haryana 20 paise, Uttar Pradesh 24 paise and West Bengal 25 paise.

SHRI S. KANDAPPAN : What about Madras and Kerala ?

SHRI C. M. POONACHA : Kerala has got three rates. Kerala's rates are interesting. They have three services—passenger, express and de luxe and the rates are 40 paise, 50 paise and one rupee respectively.

SHRI P. VISWAMBHARAN (Tiruvandrum) : The minimum bus fare in Kerala is 10 paise by the ordinary bus.

SHRI C. M. POONACHA : I have the figures here. It is not as if the hon. Member is educating me on this point. So far as their suburban city travel is concerned it is ten paise. I have not brought in the city here.

So far as the per kilometre has charge is concerned, in Andhra it is 3.12 paise, Bihar 3.75 paise, Gujarat 3.35 paise, Kerala 3 paise, Madhya Pradesh 3.2 paise, Maharashtra 3.66 paise, Mysore 3.33 paise, Orissa 3.50 paise, Rajasthan 3 paise, Uttar Pradesh 3.45 paise, West Bengal 3.75 paise and Madras 2.50 paise which they have raised to 3 paise only recently.

SHRI S. KANDAPPAN : To help you.

SHRI C. M. POONACHA : May be. Let us work out the railway per kilometre fare and it works out to less than

[Shri C. M. Poonacha]

2.5 paise. So, this argument of raising fares at the expense of the passengers is not applicable to the railways, but it is applicable to the other sector. Therefore, the attempted increase by way of surcharge of 5 paise is not a burden. In fact, it is a very modest increase to meet the most essential charges and the commitments of the railways, because the railways will have to find their revenues, so far as working expenses are concerned and here are figures to show that what we have done is very much less as compared to the bus fare rates, kilometre-wise and minimum fare-wise.

SHRI S. KUNDU : The bus offers a seat to every person who buys a ticket. Will you promise to offer a seat in the railways to every person who buys a ticket? You cannot. So, why give this analogy?

SHRI C. M. POONACHA : Now I come to some of the points raised by hon. Members. I am coming to one very important point which was mentioned by most of the hon. Members, and it is about problems relating to labour management. In the railways it is a very big problem, particularly the welfare, care and the management of labour.

We have two recognised federations and we have the Permanent Negotiating Machinery both at the railway level as well as the Board level, all-India level. We periodically meet and discuss every matter connected with the problems and disputes of labour. Apart from that, we have a number of other unions also. For example, there is the All India Station Masters and Assistant Station Masters' Association, the All India Railway Commercial Clerks' Association, All India Guards' Council, the All India Railway Accounts Staff Association, All India Signal and Telecommunication Staff Association, All India Railway Ministerial Staff Association, All India Railway Stenographers' Association, Permanent Way Inspectors' Association, Southern Railway Firemen's Council, Southern Railway Medical Officers' Association and many other similar associations. Because of such a

large number of associations, solving problems becomes difficult. For example, hon. Members rightly represent to me, write to me or give me memoranda. Whenever I receive such memoranda or representations. I give my careful thought to them, examine them and I try to do my very best to meet the demands. But, whatever the individual associations, sectional associations might represent, while they could be examined, we cannot by-pass the Permanent Negotiating Machinery, because once we try to do that the entire trade union administration based on sound and organised unions will go out. Therefore, we are trying our best to carry out whatever suggestions are received, within our limitations. There has been a complaint that some Members have given me some memoranda and for 8 months or so they have not received replies. The short answer to that is that they have been fully examined, but they have got to go before the machinery that has been duly constituted for the purpose and through them alone we could take final decision and this, I am sure, the House will appreciate and will support us in this. I would go further. I would very much wish to have only one union so that our discussions, our negotiations, could be more purposeful, more fruitful and more expedient.

But at the moment we are not having one union; for that matter, we have two unions. We try to understand the points of view of both the unions. We have the very best relations with them and we will continue to pursue the same policy. But I must say here that it would be difficult for us to give recognition to all the various unions individually, in which case the broad base of the PNM will be knocked out at the very bottom. We do not want to encourage such a thing and, I am sure, hon. Members will help us to continue our recognised trade union negotiations and to resort to the machineries that have been constituted. At the national level we have the JCM also.

SHRI NAMBIAR : There must be a principle, a formula, for recognition.

SHRI C. M. POONACHA : You can discuss and decide that formula. Speak-

ing on behalf of the Railway Board, I think, we should adhere to this practical method and the correct way of dealing with recognised unions and not with all the unions that might come up from time to time. (*Interruption*)

Mention was made about the wagon utilisation and the engine utilisation ratio. I agree with my hon. friends. There is no secret about it. Since we have carried less traffic this year our wagon utilisation ratio has slightly come down. But, all the same, it is a big drop. The wagon utilisation and engine utilisation ratio has not drastically come down. But it has marginally shown a fluctuation in relation to the drop in traffic that we had. We did not have much of traffic last year.

Mention was also made about the private railways which we are examining. All these privately owned small branch line sections are still under a contract for a period of time and as and when the agreement period is over we would examine it. In very many cases we have taken them over. Last year, I think, in the eastern sector we took over working of two lines. As and when they are due, we will look into the matter and we will take a decision. It is our policy that progressively we should eliminate all these privately owned railways and it should be under one management.

My hon. friend from Madras referred to a circular which perhaps has stipulated the requirement of a minimum knowledge of an Indian language for being confirmed in the railway service. He even went to the extent of saying that I have a sort of sadist attitude in this matter and that though I am coming from the South I am trying to force Hindi down the throats of unwilling officers.

AN HON. MEMBER : That is a fact.

SHRI C. M. POONACHA : That is not a fact.

My hon. friend comes from a constituency which Shri Annadurai vacated because he was made the Chief Minister there. I expected that my hon. friend,

Shri Maran, in all respect, would also equal himself in his utterances, behaviour and performance to that of Shri Annadurai. But the way he has let himself to free language in a sort of unrestricted way of speaking pained me. All the same, I have no quarrel.

This circular is not a new innovation. It has been there since 1946. This is only a stipulation for the all India services to learn an Indian language.

SHRI S. KANDAPPAN : Even if it is there for ages, you should not justify it on the ground that it was there for ages. You do not know how much the people there are agitated over this. . . . (*Interruption*).

SHRI C. M. POONACHA : I know. I can meet you on this point wholly and fully satisfy you provided you do not interrupt me.

This is not a new thing. The all-India service has its own commitments and requirements. This cannot be escaped now. I come from Mysore and if I refuse to learn a language, I will circulate in the Mysore area only; that is all; I cannot go to Chittaranjan or to Punjab, because in the railways when a senior officer is confirmed he has got to go all over the country. I do not want to place myself at a disadvantage and put a handicap on myself while you may prefer to do so, choose to do so, and remain where you are. That is a different matter; that is your choice. But coming to the services as such. . . .

SHRI S. KANDAPPAN : Wherever he is working, he can have a working knowledge. That is different. I can appreciate that. If he is posted at a particular place, he should have a working knowledge of the language prevailing there.

SHRI C. M. POONACHA : That is the very thing I am explaining to you. Mr. Madhavan, the present Law Minister of Madras came and met me, had half-an-hour discussion a few days back. I showed him the file. Mr. Avinashilingam Chettiar who was once the Education Minister and was an hon. Member of this House as well as the other

[Shri C. M. Poonacha]

House had written to Mr. S. K. Patil raising the very subject. In 1965, three years ago, Mr. S. K. Patil had given the reply and Mr. Avinashilingam Chettiar was fully satisfied because the minimum stipulation was of elementary standard, that is, Praveen examination. Some friends came and represented to me that this, Praveen examination is equivalent to M. A. standard. Nothing of that sort. If people confuse themselves and put wrong ideas, our students will get all the more confused. Let us try to understand what is Praveen examination, what is the standard. It is simple higher elementary standard which has been prescribed as a working knowledge. If there is anything above that, I am prepared to correct such an invidious handicap that might have been placed on some friends anywhere in the country.

SHRI S. KANDAPPAN : Nothing should be demanded at the time of recruitment. After recruitment, you may ask them to have a working knowledge wherever they are working. I can appreciate that. But there should not be anything at the time of recruitment. This goes against the declared policy of the Government.

SHRI C. M. POONACHA : The recruitment rules prescribe certain qualifications. After recruitment, he is on probation, and on probation he is to equip himself with the knowledge for the job he will be holding. At the same time, he is to acquire the minimum elementary knowledge of an Indian language. Well, it is for that purpose he is put on probation. He is not burdened with heavy routine work. He is given the minimum training and a facility at Government expense to learn a language. If I do not want to conform to that, it is my fault and it would be to my disadvantage. Therefore, this circular to which a reference has been made has not been inspired by me.

SHRI S. M. JOSHI (Poona) : Will that be obligatory on the people who speak Hindi as the mother-tongue ?

SHRI C. M. POONACHA : Everyone.

AN HON. MEMBER : What language ?

SHRI C. M. POONACHA : About the recruitment of officers, so far as the Railways are concerned, is done by the U.P.S.C. That is not with me, not with the Railway Board. The Railway Board does not recruit any officer. The recruitment of officers' class is through the Public Service Commission. They will perhaps now look into the matter. Any alteration or any modification to the existing circular would, certainly, be considered by them. To accuse the Railway Board and the Minister is not fair. This is the point I wanted to make on that.

Then, Shri Prakash Vir Shastri made some reference to the smuggling of goods by senior officers when we were importing complete diesel sets from America. This is a fact. There were about 18 officers and other officials involved and the matter as taken up by the Customs authorities. Most of them have been punished under the Sea Customs Act and some fines have been imposed. In some respects, that material has been taken over. Apart from that, the Central Board of Investigation also conducted an inquiry and they submitted a report to the Central Vigilance Commission. The Central Vigilance Commission having gone into each and every case has recommended to us that no further action is necessary.

SHRI S. KANDAPPAN : You are going to promote them probably ! (Interruptions)

SHRI C. M. POONACHA : I am to give you the information. I am to explain the position. When the Central Vigilance Commission, an authority which in all fairness, we know, does the correct thing and goes into every case in detail with the greatest care, when they have gone into these and they are satisfied that the action taken and the punishment awarded to each one of the officers has been adequate, there the matter rests. I have nothing more to say. (Interruptions)

श्री जार्ज फर्नेबीज : सेंट्रल विजिलेंस कमिशन की रिपोर्ट को तत्काल सदन-पटल पर रखना चाहिए ।

SHRI S. KUNDU : The very fact that the officers were found guilty under the Sea Customs Act proves that it is an act of misconduct. How can the Vigilance Commission waive it? The Vigilance Commission cannot have the status of a High Court or Supreme Court. Let the report come.... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER : Order. order. Let him finish.

SHRI C. M. POONACHA : I have dealt with the broad points connected with the debate that we had. There are other points also of individual railways and individual cases which will be coming up before us when we take up the Demands. I will certainly take the opportunity to deal with each of those individual cases at the time when we come before you with the Demands for Grants. With these words, I thank the House and you, Sir, once again for the consideration extended to the Railway Budget.... (*Interruptions*).

In conclusion, I want to make a reference to two points. Mention has been made that the rate that I am proposing to levy for the sleeper berth is very heavy and that particularly for the long-distance travellers, it would be a definite hardship. I am conscious of this fact, I am looking into this matter and when we come to the Demands and to the final passing of the Grants, I propose to show a substantial concession in this regard.

The second point is this. There was also a reference to certain concessions which have been withdrawn so far as artistes, nurses and some other categories of railway travellers are concerned. I am looking into this matter again and I will see whether I cannot relax those restrictions and continue the same concessions as have hitherto been available to them.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The House stands adjourned to meet again tomorrow at 11 A.m.

18.23 HRS.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, March 6, 1968/Phalguna 16, 1889 (Saka).