

Mr. Speaker: We will take up the clauses. The question is:

"That clauses 1, 2, 3 and the Schedule stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 1, 2, 3 and the Schedule were added to the Bill.

Shri T. T. Krishnamachari: I move:

"That the Bill be passed."

Mr. Speaker: The question is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.

DEMANDS† FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 1963-64

Mr. Speaker: The House will now take up discussion and voting on the Supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1963-64.

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shah Nawaz Khan): Mr. Speaker, in moving that the Supplementary Demands for Grants be taken into consideration, I may briefly refer to what is more fully explained in the first three pages of the book of Supplementary Demands for Grants for Railways 1963-64.

At the very outset, it should be remembered that the Supplementary Demands aggregate to Rs. 55 crores in relation to a total original budget grant of about Rs. 1,180 crores. Rs. 6.75 crores out of the Supplementary Demands cover increased net surplus over the budgeted surplus, which is really not additional expenditure as such but for which a vote is necessary as it is an amount being appropriated to the Development Fund. Even the balance of the Sup-

plementary Demands, aggregating to Rs. 48.25 crores, represent a gross amount which is what is taken for the purpose of securing the vote of the Parliament, even though the net expenditure after allowing for credits, is only Rs. 38.68 crores. The gross budget, for instance, covers freight on railway coal and other materials, which is balanced by credits under different Demands.

An analysis of the Supplementary Demands for Grants is as under:—

- (i) Aggregate of Revenue Working Expenses (Supplementary Demands Nos. 4 to 10)—net additional provision asked for is Rs. 11.97 crores, against the gross amount of Supplementary Demand of Rs. 15.92 crores.
- (ii) Aggregate of the Capital Budget (covering works under Supplementary Demands Nos. 15 and 16)—net additional provision of Rs. 24.79 crores, against the gross budget of Rs. 30.36 crores.
- (iii) Increased dividend payment to General Revenues (Supplementary Demand No. 12)—1.92 crores (This is consequential to the revised anticipation of "works outlay" exceeding the original grant).

It may be explained that Rs. 5.56 crores, out of the additional provision asked for under Revenue Working Expenses, pertain to various items of staff expenditure, including Rs. 3.50 crores, which covers the increased dearness allowance payable from 1st July 1963 to lower graded staff and the increase in city compensatory and house rent allowances payable from 1st January 1964 as a result of revised classification of certain cities and towns—these being post-Budget developments. A substantial portion of the remaining additional provision

†Moved with the recommendation of the President.

1963-64

asked for under Revenue Working Expenses, is to cover the post-Budget developments by way of general taxation changes, including increase in the rate of Central Sales Tax, which were introduced after the Railway Budget for 1963-64 had been presented. These changes include increases in the prices of controlled materials like coal and steel beyond what had been envisaged in the Budget; these and other materials are utilised in the 'course of the railways' operation and maintenance.

13.37 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

Likewise, the cost of the development programme of the railways, covering the works outlay, is affected by increase in customs duty on a variety of imported railway equipments, increase in the Central Sales Tax and increase in the price of steel and steel equipment, etc. In the statement on the economic situation made by the Finance Minister in Parliament on 16th December 1963 the effect on the Railways' expenditure on account of taxation changes was specifically alluded to.

With these brief introductory remarks, Sir, I commend the Supplementary Demands for Grants to the House.

DEMAND NO. 4—WORKING EXPENSES—
ADMINISTRATION

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 1,83,64,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Working Expenses—Administration.'"

DEMAND NO. 5—WORKING EXPENSES—
REPAIRS AND MAINTENANCE

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 4,78,54,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Working Expenses—Repairs and Maintenance.'"

DEMAND NO. 6—WORKING EXPENSES—
OPERATING STAFF

Mr. Deputy Speaker: Motion moved:

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 2,33,33,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Working Expenses—Operating Staff.'"

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

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 3,64,58,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Working Expenses—Operation (Fuel).'"

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

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 45,73,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Working Expenses—Operation other than staff and fuel.'"

**DEMAND No. 9—WORKING EXPENSES—
MISCELLANEOUS EXPENSES****Mr. Deputy-Speaker:** Motion moved:

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 2,48,55,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Working Expenses—Miscellaneous Expenses'."

**DEMAND No. 10—WORKING EXPENSES—
LABOUR WELFARE****Mr. Deputy-Speaker:** Motion moved:

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 41,45,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Working Expenses—Labour Welfare'."

**DEMAND No. 12—PAYMENTS TO GENERAL
REVENUES****Mr. Deputy-Speaker:** Motion moved:

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 1,91,79,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Payments to General Revenues'."

**DEMAND No. 15—OPEN LINE WORKS—
ADDITIONS AND REPLACEMENTS****Mr. Deputy-Speaker:** Motion moved:

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 26,58,71,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Open Line Works—Additions and Replacements'."

**DEMAND No. 16—OPEN LINE WORKS—
DEVELOPMENT FUND****Mr. Deputy-Speaker:** Motion moved:

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 3,76,82,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Open Line Works—Development Fund'."

**DEMAND No. 18—APPROPRIATION TO
DEVELOPMENT FUND****Mr. Deputy-Speaker:** Motion moved:

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 6,75,00,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Appropriation to Development Fund'."

Shri Vasudevan Nair (Ambalapuzha): Mr. Deputy-Speaker, in presenting the Supplementary Demands for Grants, part of the amount is sought to be allocated for paying the employees following the reclassification of some of the cities in our country. We all know that the Central Government employees were making a request and demand to the Government for re-classification of cities on the basis of not only one factor but various factors. I am glad that reclassification of cities has been made. I am also glad that the railway employees will gain out of this re-classification in many of the cities of our country. But I should like to bring to the notice of Government the difficulties and hardships faced by quite a number of employees, for example, the railway employees, in some of our cities, who have not got a fair deal even after the recent re-classification. The hon. Minister knows that the railway employees together with the Central Government employees had agitated for a proper reclassification and for payment of

house rent allowance and city compensatory allowance on the basis of a proper reclassification, not only during the last few years but, I think, for the last seventeen years since the attainment of freedom. Even the First Pay Commission was approached, but unfortunately, in their recommendations they said that the classification of cities should be on the basis of population alone. But we all know that at the time the Second Pay Commission was getting evidence from the employees' organisations, the Central Government employees and also the railway employees presented them their cases, and fortunately for the employees, the Second Pay Commission was good enough and fair and just enough to say that the classification of cities should be not only on the basis of population but on the basis of other factors, mainly the cost of living. I am drawing the attention of Government to this because recently the railway employees in one particular place in my State, for example, Cochin, together with other Central Government employees had a meeting and they wanted to represent to Government that even after the present reclassification those employees practically were getting no benefit. Even after the present reclassification, the Cochin city remains a C class city. An employee getting a salary of up to Rs. 150 is given a house rent allowance of Rs. 7.50. Our Finance Minister himself in October last, while addressing a press conference in Madras admitted that in the reclassification of cities, perhaps, we ought to have taken into consideration factors other than that of population, and he said that Government would try to revise the present basis for classification of cities.

It should be understood that Cochin is one of the places where the cost of living is the highest in the whole of India, and it being an industrial capital and also an expanding industrial area, the problem of housing is, I think, the most acute in that area. You will be surprised to know that

in the Cochin area, the density of population is something like 30,000 per square mile. I do not think that there will be any other place in our country where the density of population would be so high as 30,000 per square mile.

I can also point out the figures showing the cost of living in Madras and Cochin. In Madras, the index was 488, 491, 492 and 495 respectively in August, September, October and November, 1963 respectively, while the figures in Cochin during the corresponding months were 528, 532, 534 and 539 respectively. As you know, after the reclassification, the railway employees in the Madras city are getting much more benefit. A B class city has become an A class city, and we are all very glad that this has been done and the employees are getting that benefit. But is it not unjust that in another place not far away from Madras where the cost of living is at least 25 per cent more than in Madras, the employees are not given a fair deal? You would be able to appreciate the heart-burning on the part of some of the employees who are doing the very same work there. I have got a lot of material with me to establish the genuineness of the case of the Central Government employees including the railway employees in Cochin, but I think that the whole case has to be presented not before the Ministry because it has to be mainly tackled by the Finance Ministry, but I wanted to make use of this opportunity to place the case before the Railway Ministry so that as an influential Ministry in the whole Government set-up, the Railway Ministry could take it up with the Finance Ministry.

Mr. Deputy-Speaker: That is wholly irrelevant. We are not concerned with the classification of Cochin city in the railway budget.

Shri Vasudevan Nair: I am pointing out that in regard to the payment of enhanced rates of house rent and compensatory allowances to the railway employees, actually a fair deal is not being given to all the employees.

1963-64

Mr. Deputy-Speaker: To which Demand is the hon. Member referring?

Shri Vasudevan Nair: For instance, there is Demand No. 5.

Mr. Deputy-Speaker: That relates to working expenses.

Shri Vasudevan Nair: That is partly going to be spent on this account; about Rs. 7.93 lakhs are going to be spent on giving enhanced rates of house rent and compensatory allowances, effective from 1st January, 1964, to railway employees.

Mr. Deputy-Speaker: That is too far-fetched.

Shri Vasudevan Nair: So, I would like the Railway Ministry to take it up with the Finance Ministry so that all the railway employees in the major cities of our country who are really finding it difficult to make both ends meet are given a fairer deal.

I would like to make out just one more point, and that is regarding the failure of Government in not accepting the spirit of the recent Supreme Court judgment regarding the re-employment of all those employees who were at one time or the other sent out of service under rule 148. I am told that two or three employees have been taken back in service, and in all these Demands, funds have been asked for for payment of compensation to such employees as a result of the decrees of courts. But, even today, more than 300 such employees are still out of service. We were told by the hon. Minister during the discussion on the railway budget that their cases had been referred to the Law Ministry. I do not know why even now the Railway Ministry wants to dilate over it and tries to evade the issue by spending such a long time. I would request them to straightway take a decision on this matter and to re-employ all those who were thrown out of employment during the last thirteen or fourteen years and to pay the compensation which is due to them.

डा० राम मनोहर लोहिया : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इन अनुदानों का विरोध करता हूँ और करता रहूँगा जब तक कि हिन्दुस्तान की रेलगाड़ियों में तीसरे दर्जे के आलावा बाकी सब दर्जे खत्म नहीं कर दिये जाते। इस सम्बन्ध में रेल मंत्री ने फरमाया कि रूस में चार दर्जे हैं। एसी कोई भी मिसाल यहां देना उचित नहीं होता लेकिन अगर मिसाल उन को देनी ही है तो इंग्लिस्तान की दें जहां पर सिर्फ दो दर्जे हैं, एक और तीन और बहुत सी गाड़ियां हैं जिन में सिर्फ तीसरा दर्जा रहता है। पहले और तीसरे दर्जे में सिर्फ यह फर्क है कि तीसरा दर्जा नकली मखमल का होता है और पहला दर्जा चमड़े का होता है, और किराये में सिर्फ डेढ़ गुने का फर्क होता है। लेकिन इन विदेशी उदाहरणों को छोड़ कर हमें खुद अपने देश की वर्तमान हालत को सोचना चाहिये कि क्या हम तीसरे दर्जे के आलावा बाकी दर्जों को खत्म कर सकते हैं। और मैं समझता हूँ कि खत्म करना चाहिये।

उपाध्यक्ष महोदय : यह सामान्य चर्चा नहीं है।

डा० राम मनोहर लोहिया : यह अनुदान है।

उपाध्यक्ष महोदय : जो डिमांड्स सदन के सामने रखी गई हैं उन के बारे में माननीय सदस्य कहें।

एक माननीय सदस्य : यह प्रशासनिक खर्च है।

डा० राम मनोहर लोहिया : यह खर्च है प्रशासन का जिस के सम्बन्ध में अनुदान है इसलिये मैं उन सब बातों पर बोल सकता हूँ क्योंकि उन का असर पड़ता है रेल गाड़ियों पर, रेलगाड़ियों के प्रशासन पर। यह विभाग पहले, दूसरे, तीसरे सभी दर्जों का प्रशासन

करता है। इसलिये प्रशासन के लिये ही हमें पैसा नहीं देना चाहिये जब तक कि तीसरे दर्जे के अलावा सब दर्जे खत्म नहीं कर दिये जाते। यह तीसरा दर्जा जल्दी से जल्दी खत्म होना चाहिये। मैं तो चाहूंगा कि हमारा ध्यान हिन्दुस्तान के इस बुनियादी रंग की तरफ जाये क्योंकि कई दफे मेरी तबियत होती है कि बड़ी बातों की तरफ जाऊं। लेकिन हमेशा छोटी बातों में हम लंग उलझ जाया करते हैं।

आज हमारा जीवन इतना टूट चुका है कि दुनिया का कोई देश उतना टूटा हुआ नहीं है। एक तरफ आमदनी और खर्च के हिसाब से हजारों सीढ़ियां हमारे यहां हैं। उतनी संसार के किसी देश में न तो थीं और न आज हैं। यह देश पैसे के हिसाब से बहुत टूटा हुआ है। दूसरी तरफ मन के हिसाब से भी उतना ही टूटा हुआ है। मैं आपका ध्यान खींचू पिछले हजार पन्द्रह सौ वर्षों की तरफ। रामानुज से लेकर दयानन्द तक जितने भी लोग हुए, वसवन्ना हुए, महावीर हुए, गुरु नानक हुए, कबीर हुए, सब ने इस देश को जोड़ना चाहा, सब ने इस देश से जातिपाति को खत्म करना चाहा, लेकिन अन्त में बे एक एक सम्प्रदाय को छोड़ते चले गये। इन सब का कोई इलाज हमें निकालना है। अर्थ के हिसाब से, मन के हिसाब से, हमारा देश टूटा हुआ है, गरीबी और अमीरी में इतना फर्क है, ऊंची और छोटी जाति का इतना फर्क है कि अब हम को बुनियादी तौर पर कोई न कोई रास्ता निकालना पड़ेगा। और इसीलिये मैंने कहा कि हिन्दुस्तान की रेलगाड़ियों में तीसरे दर्जे के अलावा सभी दर्जों को खत्म करो ताकि इस टूटे हुए देश में, गरीबी और अमीरी के इतने बड़े फर्क के देश में, कहीं कोई इलाज तो आ सके।

इस बात को उठाते हुए मैं आप का ध्यान इस तरफ भी ले जाना चाहता हूं कि आज जितने भी हमारे यहां इन्तजाम हैं, 2394 (A) LSD—6.

रेलगाड़ियों के सारे प्रशासन को ले लीजिये, उस में जो आमदनी का फर्क है, खर्च का फर्क है, महंगाई भत्ता वगैरह का जो फर्क आ जाया करता है, क्योंकि आखिर जितने भी अनुदान होंगे वे पुरानी शैली पर ही तो चलेंगे, वह बजाय इसके कि देश को जाँड़ें, देश को तोड़ते चले जा रहे हैं, अर्थ और जाति के हिसाब से। तो अर्थ और जाति के इस फर्क को मिटाने के लिये जरूरी हो गया है कि हम कोई रम कदम उठावें। यहां कोई छोटी मोटी चीजों से काम चलने वाला नहीं है। इसलिये मैं ने यह प्रस्ताव रखा था। आज इस प्रकार विदेशों के उदाहरण दे देना मतलब नहीं रखता क्योंकि दुनिया का कोई देश इतना टूटा हुआ नहीं है जितना कि हिन्दुस्तान टूटा हुआ है। अगर इन सब की कड़ी आप बनायेंगे तो देखेंगे हर एक दिशा में ऐसा ही है।

इस के साथ मैं कह देना चाहता हूं कि पांच वर्ष से लेकर ११ वर्ष तक के जितने बच्चे हैं, चाहे राष्ट्रपति का बच्चा हो चाहे भंगी का बच्चा हो, सब को एक ढंग के स्कूल में जाना चाहिये। अगर हम इस तरह के कुछ कदम उठावेंगे तब हम अपने देश को बना पायेंगे और इसी पृष्ठभूमि में मैं ने आप के सामने हिन्दुस्तान का इतिहास रखा है हज़ार पन्द्रह सौ वर्षों का। और इसी पृष्ठभूमि में आप को भी देखना चाहिये मेरे सुझाव को।

मैं बहुत जोर से कहना चाहता हूं कि मेरे इस सुझाव को माननीय सदस्यों ही न टाल दें और न रेल मंत्री इस को टाल दें। उन को मेरे इस सुझाव पर बहुत गौर से सोच विचार करना चाहिए। मैं नहीं कहता कि वे हमेशा के लिये ऐसा करें। हां सकता है कि दस, पन्द्रह या बीस वर्ष के बाद हिन्दुस्तान की माली हालत इतनी सुधर जाये कि गरीब आदमी के पेट में अन्न जाने लगे और उसका स्वाभिमान भी जगजाय और रेलगाड़ियों के नीकर लोग, जैसे कि समझ लीजिये की सफ़ाये हैं, जैसे गार्ड हैं, कंडक्टर हैं, वे लोग आदमियों के कपड़े

[डा० राम मनोहर लोहिया]

और चेहरे को देख कर नहीं बल्कि इन्सान को देख कर खिदमत किया करें। जब ऐसी सुरत हो जाये पन्द्रह, बीस, तीस वर्षों बाद तब अगर आप और दर्ज ले आना चाहें तो ले आयें। इस सम्बन्ध में यह तर्क देना कि हमें विदेशी यात्रियों के लिये सुविधायें करनी हैं, इसलिये हम एअर कंडिशन करते हैं या पहले दर्ज लगाते हैं, ठीक नहीं है। इसके लिये मैं साफ जवाब दिये देता हूँ कि विदेशी यात्रियों के लिये अलग से दर्ज बना दिये जायें। चूंकि उन से आप को फारेन एक्स्चेन्ज उपार्जन करना है इसलिये अलग डब्बे लगा दिये जायें लेकिन नियम हो जाना चाहिये कि कोई भी बेशी आदमी, हिन्दुस्तानी उन ऊंचे दर्जों में चल नहीं पायेगा। इस से मन के अन्दर और समाज के अन्दर एक जबर्दस्त मनोवृत्ति पैदा होगी। आज तो कुछ ऐसी मनोवृत्ति हो गई है कि पचास लाख बड़े लोगों के अलावा किसी को इस देश में सुविधायें मिल ही नहीं पाती हैं। रेलवे का इतना बड़ा महकमा है, इस में १२ या १४ लाख आदमी काम करते हैं यह सब किस के लिये हैं। ४४ करोड़ आदमियों के लिये हैं। लेकिन मैं बड़े जोर से कहना चाहता हूँ कि यह १२ या १४ लाख आदमी ४४ करोड़ लोगों की सेवा न कर के जो बड़े लोग हैं उन्हीं की सेवा तक सीमित रह जाते हैं। यह चीज कब बदलेगी, कहां बदलेगी, कैसे बदलेगी। मैं ने मिसाल दी, जैसे हम लोग हैं, मैं खुद अपने अनुभव से आप को बतलाता हूँ कि रेलगाड़ियों में जितने नौकर होते हैं, गाइड, कंडक्टर, सर्फेये, वे ध्यान देते हैं सिर्फ एअर कंडिशन या पहले दर्ज के यात्रियों की तरफ, और उन में भी जो मेरे जैसे नौग हैं, उन के लिये सम्प्रति हैं कि यह लोक सभा के सदस्य हैं, कहीं जा कर इन बातों की चर्चा न कर दें, इसलिये उनकी तरफ ध्यान देते हैं। साधारण जनता को डब्बों की सफाई नहीं होती। यह चीज आखिर कैसे बदलेगी। भाषणों से वो नहीं बदलेगी न और किसी तरीके से बदलेगी और न कोई इधर उधर छोटे मोटे

दर्जों के यात्रियों को सुविधा देने से बदल जायेगी। यह तो तभी बदलेगी जब तीसरे दर्ज के अलावा बाकी सब दर्जें खत्म कर दिये जायें जिसमें अगले दस, पन्द्रह, बीस वर्ष तक के लिये बड़े और छोटे सभी लोगों को एक ही ढंग से चलना पड़े।

इस सम्बन्ध में यदि रेलवे मंत्री तीसरे दर्ज में चलना शुरू कर दें, या उपाध्यक्ष महोदय, आप चलना शुरू कर दें, या जो कुछ बड़े लोग हैं, बड़े साधू सन्त हैं, बड़े महात्मा हैं, उन्हींने जो कुछ कहा है उस को ले कर मेरे जैसे आदमी खुश हो जाया करते हैं, कबीर की सूक्तियों को ले कर खश हो जाया करते हैं, वे चलना शुरू कर दें तो उस से नतीजा क्या निकलेगा। कबीर निकले थे समाज को जोड़ने, हजारों सम्प्रदायों को एक करने, लेकिन अन्त में परिणाम यह हुआ कि हजारों सम्प्रदायों की जगह कबीरपन्थी अपना एक सम्प्रदाय और जोड़ते चले गये। इसलिये मैं कहता हूँ जाति की ऊंच नीच को खत्म करने के लिये, अर्थ और पैसे के, खर्च की ऊंच नीच खत्म करने के लिये या कम करने के लिये। एक बात मैं जोड़ दूँ। मैं कम करने के लिये कहता हूँ। खत्म करने के लिये मैं अब भी इतने जोर से नहीं कहता हूँ। ऐसा हो जाये जैसा कि रूस में है, जैसा कि इंग्लैंड में है कि सीमा के अन्दर गैर-बराबरी आ जाये। इसलिये मैं कहता हूँ कि कुछ अर्थों के लिये तीसरे दर्ज के अलावा सब दर्जें खत्म कर दिये जायें।

श्री हिम्मतसिंहका (गोड्डा) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट के सम्बन्ध में बहुत सी बातें बहस के समय में बोली गई हैं। मैं कुछ बातों के सम्बन्ध में अपने इलाके के बारे में बोलना चाहता हूँ। गत वर्ष संथाल परगना का जो बहुत बड़ा एरिया है उस इलाके के बारे में कहा गया था। वह ऐसी जगह है जहां पर यातायात की सुविधा नहीं है और लोगों को काफी तकलीफ होती है। खास कर

गोड्डा सब डिब्बीजन ऐसी जगह है जहां पर कि कोयला की खानें भी हैं और गल्ला भी पैदा होता है। लेकिन लोगों को यातायात की सुविधा नहीं है। पहले एक दफे ऐसी बात हुई थी कि पीर पंती से एक रेलवे लाइन सन्थाल परगने के एक हिस्से तक जाये, लेकिन पांच, छः या आठ वर्ष हो गये हैं, इस बात पर कुछ ध्यान नहीं दिया गया है। गत वर्ष भी मैं ने सदन में कहा था कि कम से कम एक काम किया जाये कि गोड्डा में एक आउट एजेंसी कायम कर दें जिससे कि माल आने जाने में सुभीता हो जाये और लोगों को माल आसानी से मिल सके। रेलवे मंत्री ने कहा था कि आप किसी सज्जन का नाम दें जो कि इस काम को करने के लिए तैयार हो। मैं ने उस आदमी का नाम भी भेज दिया था जो कि इस काम को करने के लिए तैयार है।

14 hrs.

एक माननीय सदस्य : उसका नाम क्या है ?

श्री हिम्मतसिंहका : उनका नाम सत्यनारायण है और वह गोड्डा के रहने वाले हैं।

इस आउट एजेंसी के कायम करने से रेलवे को कोई नुकसान नहीं होगा पर लोगों को इससे बड़ा फायदा हो जायेगा। मेरा उन से सुझाव है कि इस तरफ खास तौर से ध्यान दिया जाये।

एक और बात मैं ने पहले भी कही थी और आज भी कहता हूँ। बड़े अफसोस की बात है कि बड़े बड़े स्टेशनों तक पर मैं ने देखा है कि पानी की कलें हर दम खली रहती हैं और पानी यहता रहता है। उनकी तरफ कोई अफसर ध्यान नहीं देता। मैं ने यह पटना में देखा, दिल्ली में भी देखा, और करीब-करीब हर स्टेशन पर यही दशा है। इस तरफ ध्यान दिया जाना चाहिए।

इसके प्रतिरिक्त मैंने देखा है कि सफाई की बड़ी भवहेलना है। प्लेटफार्म तो पहले से ज्यादा साफ रहते हैं, लेकिन शौचालयों की ओर कोई ध्यान नहीं देता। स्टेशन के कुली आदि ही उनको गन्दा करते हैं। अफसर लोग इस तरफ कोई ध्यान नहीं देते। यह ठीक है कि पहले से उन्नति है लेकिन इस तरफ ध्यान देने की बहुत आवश्यकता है।

मैं समझता हूँ कि रेलवे में टिकटलेस ट्रेवल काफी बढ़ रहा है। मैं पहले देखता था कि समय-समय पर चैकिंग हुआ करती थी, लेकिन अब मैं देखता हूँ कि कोई टिकट देखने वाला ही नहीं है। . . .

Mr. Deputy-Speaker: Ticketless travel has nothing to do with the Supplementary Demands for Grants.

Shri Himatsingka: That means loss of money.

Mr. Deputy-Speaker: It is not a general discussion on the Railway Budget. This is not relevant.

Shri Himatsingka: I am suggesting that the officers do not check ticketless passengers and, therefore, there is loss of money. Action should be taken in that direction also. Thank you.

Shri A. P. Sharma (Buxar): Mr. Deputy-Speaker, Sir, while speaking on the Railway General Budget in this House, I congratulated the Railway Ministry for presenting a surplus budget and I again like to congratulate the Ministry for the same. On these Supplementary Demands for Grants, I want to make out a few points particularly in connection with two or three items that have been mentioned as main reasons for incurring some of the expenses. If one looks to the Supplementary Demands, in every Demand that has been put up, there is one headline "Charged Expenses" and the reason shown is that charged expenditure represents payments arising

[Shri A. P. Sharma]

ing from court decrees or awards by arbitrators. This is the reason given

The other day, while speaking in this House on the Excess Demands for Grants of the Railway Ministry, I pointed out that there are two departments in the Railway Ministry. One is the Accounts Department and the other is the Law Department. I do not know how efficiently they are functioning. Lot of expenses are incurred by the Railway Ministry on these two Departments. I also pointed out that as regards one of these two Departments, that is, the Accounts Department, on account of a large number of higher grade posts and the chances of promotions for the officers being more than in other departments of the Railway Ministry, the other departments have become envious of this department. This department is mainly responsible to see that there should not be any acts of commission or omission on account of which the Railway Ministry should make such payments as mentioned under the head "Charged". The Law Department is also equally responsible to see that before such occasions for payments arise, no mistake is allowed to be committed. I would request the hon. Deputy Minister for Railways and the Ministry of Railways to examine and see as to who are the people responsible for such payments. One thing is particularly very interesting to know, which I would like to point out that in cases of most of these awards the arbitrators are the Railway officials. I do not know what will happen if outside arbitrators are appointed to decide such cases. I am sure that outside arbitrators will definitely make the Railway pay more than what they are paying today. Why I am saying this is because of my own experience I find that the number of cases that go against the Railway in various courts in the country are large. The Railways lose a large number of such cases and there are very few cases where the Railways win. Therefore, I

say, if arbitrators are outside persons the Railways will have to make more payment.

The second point that I would like to make out in this connection is this. One of the items mentioned is the expenses incurred on account of payment of more dearness allowance and compensatory house rent allowance to the Railway employees. I would like to draw the attention of the Railway Ministry to one of the most important recommendations of the Pay Commission where they have recommended that besides the cities where on the population basis the compensatory house rent allowances are paid, there may be concentration only of the Railway employees. In places, like, Mughalsarai and so many other places which may not be very big cities but on account of the concentration of Railway employees the cost of living index is very high. It is also very difficult to get housing accommodation so much so that the Railway employees are housed in a very small number and it is not possible for them, even on higher payment, to acquire housing accommodation. Therefore, the Pay Commission has recommended that in such cases also the Railway Ministry should find out ways and means as to how to compensate the Railway employees in this regard.

I would like to make only one more point and that is regarding the welfare measures which is also one of the items for the Supplementary Demands for Grants. Regarding the welfare measures, I would like to touch only two departments. One is the medical department about which also the expenditure demanded had been mentioned here, the reason shown is "including cost of the related hospital and other staff". In this connection, I would like to point out that recently in the Railway hospitals they have given up the old system of distributing the medicines. Now the prescriptions are collected from the employees. Whatever prescriptions are given to

the employees, after serving the medicines, are collected and they are not handed over to the employees back. The result is that the next day if the particular railway employee wants to consult any other doctor, he has got nothing in his possession to show what medicines were prescribed, whether they were right or wrong, and whether something more is required.

I think the demands include the cost of the hospital and other staff, that means the staff connected with the railway hospital, the dispensers, compounders etc. I would like to point out in this connection that in some of the divisional medical hospitals in the railways, the dispensers are used as medicine issuers only for issuing medicines from the stores of the railway medical department, although they are fully qualified dispensers who could be hardly used for that purpose. Perhaps the reason assigned by the railways for this is that the people who issue medicines from the stores are also required to have some knowledge of the medicines supplied in these hospitals.

The problem of the education of the children of railway employees also comes under the head of labour welfare. I have gone through the reply of the hon. Railway Minister in this House and the other House regarding arrangements made by the railways for the education of the children of the railway employees. I myself touched this point while speaking on the Railway Budget. The time has come when the whole educational policy of the Railway Ministry should be reviewed, and it should be changed, because for 12 lakhs of permanent railway employees and about four lakhs of temporary and casual labourers, making a total of about 16 lakhs of railway workers in this country, there are very few schools run by the railway administration, and they are mostly primary schools. Is it intended that the children of the railway employees should have education only up to the primary standard, and that they should not go in for higher studies? If that is not the

intention, it is absolutely necessary that the railways should start a chain of schools of their own, because nowadays because of the frequent transfer of the railway employees from one station to another, it is very difficult for them to get admission of their children in schools. The railway administration should, therefore, not only be content with running primary schools, which are very few in number. The railway have got more than 5,000 stations in the country, and the number of schools is hardly 600 or 700, I do not remember the exact number. Therefore, it is absolutely necessary that at every station, in each colony of railwaymen, there should be primary schools; and the railways should have higher secondary schools and colleges of their own for the education of the children of the railway employees, if they want that their employees should be contented and that one of their most important problems in life should be solved.

श्री यशपाल सिंह (कैराना) : उपाध्यक्ष महोदय, इस वक्त रेलवे के जो कर्मचारी हैं उन में क्लास ४ के लोग इस वक्त बहुत तंगदस्ती में अपनी जिंदगी गुजार रहे हैं। इस महंगाई के जमाने में जिंदा रहने के लिए और अपने बच्चों को पढ़ाने के लिए वे काफी बेतन नहीं पा रहे हैं। उनके लिए क्वार्टर्स का इन्तजाम करना यह सब से बड़ा और जरूरी काम है। ऐसी दुनिया में कोई रेलवे नहीं है जो कि अपने कर्मचारियों को नौकरी तो दे लेकिन उनको रहने के वास्ते जगह न दे। इसलिए सब से पहली तबज्जह रेलवे मंत्रालय को अपने क्लास ४ कर्मचारियों के वास्ते क्वार्टर्स का बन्दोबस्त करने की है।

दूसरा मेरा सुझाव यह है कि आप एम० ए० तक जो परीक्षा लेते हैं उसमें तो हिन्दी को हिन्दुस्तानी को मीडियम रक्खा है लेकिन एक मामूली बुकिंग क्लर्क को रखने के लिए और मामूली से किसी एक एकाउंटेंट को रखने के लिए अंग्रेजी में इम्तिहान लिया जाता है। उसका मीडियम अंग्रेजी होता है। यह अंग्रेजी

[श्री यशपाल सिंह]

का मीडियम बन्द होना चाहिये और उसको अपने जो प्रदेश की लैंग्वेज हो, चाहे हिन्दी हो, उर्दू हो, बंगला हो या चाहे गुरुमुखी हो, उस प्रदेश की जो ज़बान हो वह ज़बान ही ऐसे इम्तिहानों का मीडियम होनी चाहिए अंग्रेज़ी नहीं। यह एक बहुत बड़ी ज़्यादाती इस वक्त हो रही है कि एम० ए० और आई० ए० एस० तक तो हिन्दी का चलन है जो कि हमारे मुल्क की ज़बान है लेकिन इस तरह के छोटे इम्तिहानों में अंग्रेज़ी का चलन रहे।

एक अन्य सुझाव मैं यह देना चाहता हूँ कि अभी रेलवे ऐक्सीडेंट्स के इन्स्पेक्टर का दफ्तर शिमले में है। अब शिमले में उसका दफ्तर होने से नुकसान यह होता है कि दिल्ली तक आने में उस बेचारे को १५-१६ घंटे लग जाते हैं। इसलिए यह उचित होगा कि रेलवे ऐक्सीडेंट्स के इन्स्पेक्टर का दफ्तर शिमला से हटा कर यहां दिल्ली में जो कि सेंट्रल प्लेस है, ले आया जाये ताकि उसको आने जाने में दिक्कत न हो और मौके पर पहुंचने में अभी जो उसे २०, २० और २४, २४ घंटे की देर हो जाया करती है वह न होने पाये।

रेलगाड़ियों के स्टेशनों पर स्टोपेज के बारे में मेरा निवेदन यह है कि उनका स्टोपेज वहां उन स्टेशनों पर होने वाली टिकटों की बिक्री को ध्यान में रख कर करना चाहिए। अब चंडक स्टेशन हमारा पड़ता है। वहां पर टिकटों की सब से ज्यादा बिक्री होती है क्योंकि बिजनौर को जाने वाले लाखों आदमी हर साल वहां से सफर करते हैं। चंडक स्टेशन के ऊपर हावड़ा एक्सप्रेस नहीं रुकती है जो कि देहरादून से हावड़ा तक जाती है। यह चंडक स्टेशन लखनऊ और देहरादून के रास्ते में पड़ता है। यहां पर एक्सप्रेस गाड़ी नहीं रुकती है हालांकि इस स्टेशन पर टिकटों की बिक्री बहुत अधिक होती है और वह उन स्टेशनों के मुकाबले में जहां कि गाड़ी रुकती है, वहां की टिकटों की

बिक्री २०, २५ गुना अधिक होती है। इस स्टेशन से बिजनौर को जाने वाले लाखों आदमी हर साल सफर करते हैं। जहां दिल्ली से लखनऊ से और देहरादून के लाखों आदमी हर साल आते जाते हैं उस स्टेशन के ऊपर इस गाड़ी का रुकना सवेरे शाम बहुत ज़रूरी है जो कि देहरादून से हावड़ा तक जाती है और लखनऊ से हरद्वार तक जाती है।

जहां तक फ्यूल का सवाल है आज जब कि हमारे देश को आर्डिनेंस फ़ैक्टरीज में हथियार बनाने के लिए और एग्ज़िक्यूटिव के क्षेत्र में ट्यूबवेल्स आदि लगाने के लिए बिजली की पावर की बहुत अधिक ज़रूरत है तब यह बिजली से रेलों चलाना देश के लिए अधिक फायदेमन्द साबित नहीं हो सकता है। आज के समय वही ट्रेनें देश को फायदा पहुंचा सकती हैं जो कि डिजेल से चलती हैं और जो कि कोयले से चलती हैं। आज हमें आर्डिनेंस फ़ैक्टरीज में पावर की ज़रूरत है। जहां कि हमें बम बनाने हैं, पिस्तौलें भी तैयार करनी हैं, राइफ़ल् भी तैयार करनी हैं और डिफेंस के लिए हमें और भी आवश्यक सामान तैयार करना है। इसी तरह से इरिगेशन परंप्रोजेक्ट के लिए बिजली चाहिए, ट्यूबवेल्स आदि लगाने के लिए बिजली चाहिए तो ऐसी हालत में बिजली से रेलें चलाना देश के लिए लाभप्रद नहीं होगा। आज देश को दो चीज़ों की सब से ज्यादा ज़रूरत है, एक अनाज पैदा करने की और दूसरी देश की रक्षा करने की।

यह जो आपकी शाहदरा सहारनपुर रेलवे है इसकी हालत बड़ी असन्तोषजनक है। इसका नेशनलाइजेशन होना चाहिए। इससे लोगों को बड़ी परेशानी होती है। इसके अलावा सांपला और कैराना जैसे स्टेशनों के ऊपर ऐसा इन्तज़ाम हो ताकि आज जो बुक हुआ सामान बीस, बीस दिन तक पड़ा रहता है और रेलवेज को भी नुकसान होता है वह न हो।

रेलवे मंत्रालय को इनक्वायरी क्लर्क्स जो कि दरअसल १८, १८ घंटे काम करते हैं उनको नाइट ड्यूटी एलाउंस देना चाहिए। आज उनको जो पैसा मिलता है वह सिर्फ ८ घंटे के काम करने का मिलता है जब कि उनको काम १८, १८ घंटे करना पड़ता है। इसलिए उनको नाइट ड्यूटी एलाउंस दिया जाय। रुड़की स्टेशन जो कि हरिद्वार और देहरादून के बीच में पड़ता है और उसकी जो मिलैटरी इम्पोर्टेंस है वह किसी से छिपी नहीं है, वहां पर घोड़ों, तांगों और टैक्सी वालों आदि के खड़े होने के लिए कोई शेड का बन्दोबस्त नहीं है। वहां पर रात के अचरे में, वर्षा के दौरान या धूप से बचने के लिए बन्दोबस्त होना चाहिए। एक शेड वहां पर बनना बहुत जरूरी है ताकि घोड़े, तांगों, टैक्सियों और रिक्शेवालों को जो कि वहां रहते हैं उनको सहूलियत हो जाय। इसलिए वहां पर शेड बनाया जाना बहुत जरूरी है।

रेलवे मंत्रालय को थर्ड क्लास के मुसाफिरों के लिए अधिक सुविधा देने का बन्दोबस्त करना चाहिए। उसको यह नहीं भूलना चाहिए कि उसको इन लोगों से १ अरब रुपये से ज्यादा की आय होती है। आज उनके लिए कोई सुविधा नहीं है। फर्स्ट क्लास पैसेजर्स जिनसे कि रेलवेज को थोड़ी आय होती है उनको तो सब सहूलियतें होती हैं लेकिन जिनसे कि उसे कहीं अधिक आय होती है उनकी ओर उपेक्षा ही बर्ती जाती रही है। मैंने तो यह भी देखा है कि तीसरे दर्जे के टिकट तो जारी कर दिये जाते हैं लेकिन उन टिकट होल्डर्स के बैठने के लिए कोई जगह सुलभ नहीं होती है। अगर आप टिकट देते हैं तो उनको सीट भी तो आपको प्रोवाइड करनी चाहिए। आप कहते हैं कि करीब ५० लाख आदमी रेलवे पर रोजाना सफर करते हैं। अब जब आप पचास लाख टिकट रोज ईश्यू करते हैं तो ५० लाख सीट्स भी रेलवेज को मुहैया करनी चाहिए।

दिवक्त यह हो जाती है कि सफर करने वाले तो ४५ लाख हो जाते हैं और सीटें रेलवे में केवल २० या २५ लाख ही होती हैं। इसलिए इस ओर मंत्रालय को ध्यान देना चाहिए।

रेलवेज ने काफी काम किया है और मैं उसे इग्नोर नहीं करना चाहता। आज जब कि देश के ऊपर संकट है तो रेलवे डिपार्टमेंट की सब से बड़ी सविस् हमें मिल रही है और मैं इसके लिए रेलवे बोर्ड के चेयरमन साहब को मुबारकबाद दिये बगैर नहीं रह सकता जिन्होंने कि अच्छा काम करके दिखाया। हीं रोज टु दी उर्कजन। उन्होंने वह काम किया जो कि एक स्वतन्त्र देश के नागरिक को करना चाहिए। मैं मिनिस्टर साहब को भी इसके लिए मुबारकबाद देता हूं। फोर्थ क्लास के कर्मचारियों के पारिश्रमिक में बड़होतरी की जाय। थर्ड क्लास के मुसाफिरों की सुविधा का बन्दोबस्त किया जाय। इसके अलावा खासतौर से चंडा स्टेशन जो कि एक बहुत ही मशहूर स्टेशन है और जहां कि उन स्टेशनों के मुकाबले जहां कि स्टोपेज है, २०, २५ गुना अधिक टिकटों की बिक्री होती है, उस स्टेशन पर भी गाड़ा रुकनी चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं इन सप्लीमेंटरी मांगों का समर्थन करते हुए चाहता हूं कि हाउस इन्हें मंजूर कर ले।

Shri P. Venkatasubbaiah (Adoni):
Sir, I once again congratulate the Ministry for the admirable work done in running the railways and in the provision of passenger amenities. While paying my tribute, I wish to say that I entirely agree with Mr. Sharma who laid emphasis on educational and medical facilities for railway servants. It is no exaggeration to say that hospitals run by the railway department are more popular than the State Government hospitals or local board hospitals. In Guntakal for instance, people living in the town go to the railway hospital for medical treatment. In that way the railway administration has been doing good service not only to its own employees

1963-64

[Shri P. Venkatasubbaiah]

but also to other common citizens. But the popularity of railway hospitals depends upon the doctors who are posted there. A popular doctor working at Guntakal has been unnecessarily transferred to some other far-off place resulting in great hardship to the people, in spite of the wishes of most of the railway employees there. All these facts should be borne in mind when posting and re-posting such popular doctors.

If railway employees are transferred from place to place in the middle of the school year, they find it very difficult to find places for their children in schools. The Railways themselves should run educational institutions to serve such people; that will also serve the purpose of national integration because people belonging to various parts of the country will be found there and such educational institutions will serve the cause of national integration much better.

Guntakal is an important railway junction and they should start a college there as thousands of railway employees work there and the college could cater to the needs of the employees in that division. If we record our complaints in the complaints book about the passenger amenities such as water and other facilities, it takes long correspondence and much more time; immediate action could be taken. In Rungapuram, a station between Dronachalam and Vijayawada, people and passengers especially are not getting drinking water. Such amenities should be provided. From Adoni to Bombay the third class passengers find it difficult to have sleeping arrangements in the coaches that are attached to Bombay-Madras Mail or express. The local passenger association advisory committee requested the Government to put some additional third class coaches.

I am happy that slowly the railways are realising the desirability of departmental catering where there was

private contractor's catering. Secunderabad is an important station but it is still being catered by private contractor: the position there is thoroughly bad. The sooner departmental catering is introduced, the better.

The efficiency bureau conducted surveys in 1950 and it says that there had been a phenomenal increase in the workload index of different railways, particularly in the southern, central and northern ones. The average is 160, while it has gone up to 205 in the southern, to 200 in the northern and 195 in the central zones. There is bound to be administrative inefficiency. It is time the railway administration took a decision to create at least two more railway zones so that more amenities could be given to the passengers and the railways also could be run more efficiently.

Mr. Deputy-Speaker: Mr. Trivedi.

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): Sir, I think when my hon. colleague Mr. Trivedi speaks, there should be quorum in the House.

Mr. Deputy-Speaker: Let the Bell be rung—there is quorum now.

Shri U. M. Trivedi: Sir, I will not take much time of the House. But looking at the supplementary demands I have felt that I should make a special reference to these medical facilities that are being provided. Sir, it is high time that arrangements were so made for affording medical facilities to the railway employees that the doctor should not make use of his position only to grant leave certificates but he must also be a man who will be able to render medical help. Very recently there was an occurrence at Khambli Ghat when the child of one Class IV employee was dying, and a request was made to the doctor. But the doctor refused to attend on one ground or another, with the net result that the child died. At far-off places where medical facilities are not available

and medical attendance has to be urgent, such callous attitude on the part of the doctors is to be highly deprecated, and the Ministry should look into this matter.

The other matter to which I would like to make a pointed reference is this. Last time, during the general discussion of the Railway Budget, I had brought it to the notice of the Railway Ministry that there is not much uniformity available in the railway administration. To give an illustration, I find that the station-master at Ahmedabad metre-gauge section who attends to twenty-six trains gets less salary than the person on the broad gauge who attends to thirteen trains. This anomaly must be remedied. When things are brought to the notice of the administration they must be judged in the proper perspective, and the complaint must not be thrown into the waste-paper basket....

The third thing which strikes me as very strange is that in the enquiry offices the men who are posted as enquiry officers do not know the language of the place where they are posted. Recently I had an occasion of going to Ahmedabad where I found that the man at the enquiry office, on the side where the general public is Gujarati who come and make enquiries, was a young Punjabi boy who never understood the language of the men making the enquiries, with the net result that neither the man who answered nor the one who wanted the answer could understand each other. So at least in these positions men knowing the local language must be posted.

These are of course small things. But I take this opportunity of drawing the attention of this House and of the Ministers concerned to this point that these small affairs go a long way in creating proper amenities for the employees as well as the public at large, and I hope the Ministers will apply their minds to them.

डा० महादेव प्रसाद (महाराजगंज):

उपाध्यक्ष महोदय, सामान्यतः इन मांगों का समर्थन करते हुए मैं आपका ध्यान कुछ बातों की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

इन मांगों में नई रेलवे लाइनों के लिए रुपया मांगा गया है। इस सन्दर्भ में मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे मंत्रालय का ध्यान पिछड़े हुए क्षेत्रों की उन्नति की ओर नहीं गया है, यह बहुत ही दुःख की बात है। मैं आपके सामने अपने क्षेत्र का एक उदाहरण रखना चाहता हूँ। पिछली बार जब पूर्वोत्तर रेलवे की बैठक हुई थी उस वक्त हमारे रेल मंत्री जी ने उसकी अध्यक्षता की थी। उस वक्त मैंने उनका ध्यान गोरखपुर से महाराजगंज ठूंडाबारी और निचलौल को रेलवे लाइन से जोड़ने की ओर खींचा था। एक प्रकार से यह पूरी की पूरी एक तहसील रेलवे लाइन से विल्कुल अविच्छिन्न है। यह क्षेत्र नेपाल की सीमा पर स्थित है और अगर यहां पर रेलवे लाइन बिछा दी जाए तो सामरिक तौर पर यह इलाका मुदढ़ हो सकता है। इसमें चावल अच्छा पैदा होता है, गन्ना अच्छा पैदा होता है। यहां पर रेलवे लाइन अगर बिछ जाए तो इस इलाके की आर्थिक प्रगति हो सकती है यह इलाका समृद्ध हो सकता है। मैं चाहता हूँ कि इस ओर माननीय मंत्री जी ध्यान दें।

अब मैं आपका ध्यान प्रशासन के लिए जो मांगें रखी गई हैं, उसकी ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। अभी हमारे एक मित्र ने बहुत ठीक कहा है कि रेलवे प्रशासन में बुनियादी परिवर्तन करने की आवश्यकता है। जहां पर बड़े अफसर रहते हैं, उनके दफ्तरों में क्लर्कों की भरमार रहती है जो कि बहुत कम वास्तव में काम करते हैं। अफसर तो फाइल पर दस्तखत करके एक जगह से दूसरी जगह ही उसको भेज देते हैं। लेकिन छोटे दफ्तरों में जहां छोटे अफसर होते हैं वहां पर क्लर्कों का तादाद भी कम होती है और वहां पर सही मांगों में पूरे विस्तार में

[डा० महादेव प्रसाद]

उनको काम करना पड़ता है। यह जो चीज है यह बदलनी चाहिये। इस गारे में अवश्य परिवर्तन लाने का कोशिश होनी चाहिये।

फाइलों के रख रखाव का जो तरीका है वह भी बहुत गलत है। पता नहीं किस तरह से फाइलों का डिस्ट्रीब्यूशन इस हद तक बढ़ गया है कि अगर एक स्टेशन खोलने की बात होती है तो स्टेशन के नक्शे की फाइल तो एक आदमी रखता है तथा उसमें जो और सुविधायें देने की बात होती है, वह फाइल दूसरा आदमी रखता है। अगर उस स्टेशन के बारे में जानकारी हासिल करने की जरूरत महसूस होती है तो उसको हासिल करने में महीनों लग जाते हैं। इस तरह से अलग अलग आदमी रख दिये गये हैं कि चिट्ठी तो एक आदमी भेजता है और कोई दूसरा ही उसका रिमाइंडर भेजता है। आपको सुन कर आश्चर्य होगा कि एक बार ऐसा हुआ कि चिट्ठी तो गई नहीं, रिमाइंडर उसके पहले ही पहुंच गया। यह इसलिए हुआ कि अलग अलग आदमी उसके लिए जिम्मेदार हैं।

अभी हमारे एक मित्र ने रेलवे में जो सा डिपार्टमेंट है उस के सिलसिले में कुछ बातें आप के सामने रखे हैं। ला डिपार्टमेंट भी एक अर्जाब डिपार्टमेंट है रेलवे का। रेलवे क्लेम्ज या दूसरे जो केसेज होते हैं उन के लिए सा सुपरिन्टेन्डेंट या असिस्टेंट रखे जाते हैं। उन का काम कोई अदालत में जा कर बहस करना नहीं होता है। जो वकील कांट्रैक्ट पर रखे जाते हैं उन की मदद में वे जाते हैं। मुझे यह बात बहुत गलत मालूम होती है कि जो सा असिस्टेंट या ला सुपरिन्टेन्डेंट रखे जाते हैं उन का काम वैसा ही हो जैसा कि किसी वकील के मुंशी का होता है। उससे ज्यादा वे कोई काम नहीं करते हैं। यह जब हालत होती है तो इससे एक तो रेलवे का पैसा बर्बाद होता है। और दूसरे जवान वकीलों का जीवन भी नष्ट हो जाता है क्योंकि उनको कभी

भी मुकदमे का चार्ज या पैरवी करने का तजुर्बा नहीं आता है। इस तरह से राष्ट्रीय क्षति होती है, रेलवे को भी क्षति होती है। इस ओर आपका ध्यान जाना चाहिये।

अभी हमारे एक माननीय मित्र ने रेलवे में जो मेडिकल सुविधायें दी जा रही हैं, उन का जिक्र किया है। मैं मानता हूं कि हमारे रेलवे के जो अस्पताल हैं वे बहुत अच्छा काम करते हैं उन की अच्छी ख्याति है लेकिन जो लोग डाक्टरों से सुविधा या सहायता लेना चाहते हैं उन के बारे में एक अजीब बात हम को अपनी पूर्वोत्तर रेलवे में देखने को मिली है। अगर कोई कर्मचारी गोरखपुर के पास के मानीराम स्टेशन पर बीमार होता है और उस को मेडिकल सर्टिफिकेट लेना होता है तो वह सर्टिफिकेट गोरखपुर के अस्पताल में आ कर नहीं ले सकता है बल्कि उस के लिए उस को नौगढ़ जाना पड़ेगा जहां जाने में उस को आधा दिन लगेगा और दूसरा आधा दिन वापिस लौटने में लगेगा। इस से एक तो कर्मचारी को असुविधा होती है मेडिकल सर्टिफिकेट लेने में दूसरे जो काम पास की जगह पर हो सकता है, उस के लिए उस की दूसरी दूर की जगह पर जाना पड़ता था और वहां जा कर सर्टिफिकेट लेना पड़ता है और तीसरे इस से अष्टाचार को भी प्रोत्साहन मिलता है क्योंकि डाक्टर जानता है कि मेडिकल सर्टिफिकेट लेने मेरे पास ही आएगा, दूसरे के पास जा नहीं सकता है। मैं चाहता हूं कि रेलवे कर्मचारी को छुट्टी होनी चाहिये कि किसी भी रेलवे अस्पताल के अफसर के पास जो कि उस के घर के नजदीक हो, जा कर वह सर्टिफिकेट ले सकता है और उस सर्टिफिकेट को जायज माना जाना चाहिये। वैसे तो होना यह चाहिये कि किसी भी रजिस्टर्ड मेडिकल प्रैक्टीशनर से वह सर्टिफिकेट ले कर दे सकता है लेकिन अगर यह चीज आप नहीं कर सकते हैं तो कम से कम यह तो कर दें कि किसी भी रेलवे [डाक्टर से वह

1963-64

सर्टिफिकेट ले सकता है और रेलवे डाक्टर किसी भी बीमार कर्मचारी को सर्टिफिकेट देने का बाध्य रहे ।

श्री प्र० प्र० शर्मा : नीयरेस्ट ।

डा० महादेव प्रसाद : हां नीयरेस्ट रेलवे अस्पताल का डाक्टर ।

गोरखपुर रेलवे का हेडक्वार्टर है । वहां पर मेरे ध्याल में बीसों हजार कर्मचारी काम करते होंगे । मद्रास और दूसरे शहरों को आप ने बी क्लास किया है । गोरखपुर में भी रोजाना मंहगाई इत्यादि को ले कर आन्दोलन होते हैं । अभी हमारे रेल मंत्री जी वहां गए थे । उन के सामने कर्मचारियों ने अपनी बात वहां पर रखी थी । मेरी समझ में नहीं आता कि जब कि गोरखपुर में इतने कर्मचारी हैं, उन की तरफ सरकार का ध्यान क्यों नहीं जाता है । मैं यह मांग करना चाहता हूं कि और शहरों के साथ साथ गोरखपुर को भी बी क्लास का शहर कर देना चाहिये जो वहां पर सिन्दल गवर्नमेंट के एम्पलाइज हैं उन को पूरी सुविधायें दी जानी चाहियें । मैं आप से निवेदन करता हूं कि गोरखपुर बहुत मंहगा शहर है । शायद वह उत्तर प्रदेश का सब से मंहगा शहर माना जाता है ।

इन शब्दों के साथ आप ने जो मुझ को छोड़ी बहुत बातें अपने क्षेत्र के सिलसिले में रखने का अवसर दिया उस के लिये आप को धन्यवाद देता हूं ।

Dr. M. S. Aney (Nagpur): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I support the supplementary demands amounting to Rs. 350 crores which have been placed before the House for consideration. I have to make one or two observations as regards Demand No. 6 which is for Rs. 2,33,33,000. I am glad this demand is made before us, particularly because it represents the increased expenditure which the railway have to make on account of the enhanced rates of dearness

allowance to lower grade Central Government employees, payment of house rent and city compensatory allowances at enhanced rates, effective from 1st January, 1964, as a result of reclassification of certain towns and cities, and so on.

With regard to one item which is the result of reclassification of towns, I am glad that effect is being given to it. On that point, I have to make one observation. For reclassification and the upgrading of towns, the only criterion now applied is population. I would like to say that the cost of living should be the criterion. Now, if a town has got 20 lakhs population or something like that, then it is upgraded. We have been contending that the question of cost of living should be the main point for consideration for upgrading the towns. In that connection, I have also mentioned that there are several towns like Nagpur where the cost of living has been found to be much higher than that in Bombay, Madras and even Calcutta. Attention has been drawn to this point by another hon. Member.

It has also been pointed out that there are railway towns, though not they may be big cities, where the railway population is congested in and around and the cost of living has been rising in those towns. So, the main point for consideration is the happiness and welfare of the employees who are living there, and that is the point which the railways should take into consideration. From this point of view, I again urge that the principle of population being the only criterion for upgrading a town or for the employees being made eligible for getting enhanced compensation and allowances should be discarded, and the real criterion, namely, the cost of living, should be taken into consideration, and effect should be given to that. That is my first point. I know the conditions of Nagpur personally, and so I mentioned that

[Dr. M. S. Aney]

town particularly as an illustration. There are other towns like that which deserve to be taken into consideration, and the same criterion should be applied to them, namely, the cost of living.

My second point is this: The Khandwa-Hingoli line has been constructed. There were many high expectations held when the line was first constructed. But I find that the line is a very slow-moving one. In regard to the timing of the trains also, they are not connected with the trains coming from the north or from the south. If this is properly arranged, this line would be more useful to the people. I only want the hon. Minister to look into this aspect of the matter.

One more point and I have done. The Nagpur-Umer line is under construction. I want that work to be expedited, and the work on that line done more quickly, so that it will soon be completed and the purpose for which it is being laid will be fulfilled adequately.

श्री विश्वाम प्रसाद (लालगंज): उपाध्यक्ष महोदय, जो सप्लीमेंटरी बजट रेलवे के सम्बन्ध में सदन के सामने पेश है उस के बारे में मैं दो चार बातें कहना चाहता हूँ।

सब से बड़ी चीज तो यह है कि रेलवे डिपार्टमेंट के किसी भी सेक्शन को आप ले लीजिये। उस में लाख की संख्या तो कोई महत्व ही नहीं रखती। पब्लिक अकाउन्ट्स कमिटी की जो रिपोर्ट आती है उस में लाखों रुपये कुछ महत्व नहीं रखते। कहीं कहीं पर जो रेल के स्लीपर पड़े रहते हैं उन में आग लग जाती है। जब पूछा जाता है कि कैसे आग लगी तो कहा जाता कि सिगरेट एण्ड्स से आग लग गई या एंजिन से उड़ कर आग लग गई: मैं ने पूछा कि आखिर वह स्लीपर कितने फासले पर रखे हुए थे रेलवे ट्रेक से तो पता चला कि २०० गज दूर या २५० गज दूर थे।

मैं नहीं समझता कि २०० गज दूर पर कैसे सिगरेट एण्ड्स के गिरने से आग लग जाती है। इसी तरह से सर्पलस स्टॉक रेलवे के पास पड़ा हुआ है, और बहुत सालों से पड़ा हुआ है, जिस में काफी रुपया सरकार का या पब्लिक का, जो भी कहिये, फंसा रहता है। अगर रेलवे इन सब मामलों में एकानामी रखे तो मैं समझता हूँ कि जितनी सप्लीमेंटरी डिमान्ड्स बजट की सदन के सामने पेश होती है उन में से बहुत कुछ को बचाया जा सकता है।

कुछ मैं अपने क्षेत्र के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। अभी पटेल कमिशन उत्तर पूर्वी उत्तर प्रदेश का दौरा करने गया था। उस के सम्बन्ध में उस ने कुछ सजेरन्स दिये थे। उस ने कहा था कि शाहगंज से गोरखपुर तक की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिये। लेकिन जब हम लोगों ने सवाल पूछा तो उस में कहीं भी उस का कोई जिक्र नहीं था। मैं रेलवे मंत्री जी से यह पूछना चाहूंगा कि इस के बारे में सरकार क्या सोच रही है या रेलवे मंत्रालय क्या सोच रहा है। वहां पर छोटी लाइन होने की वजह से यात्रियों की हालत इतनी खराब है जिस का ठिकाना नहीं है। साल के कुछ महीनों में पैसेन्जर्स के आने जाने में बड़ी दिक्कत हुआ करती है।

इसी तरह से बनारस से गोरखपुर लाइन की बात है। उस रेल में बड़ी भीड़ चलती है। गर्मियों में जब कि शादी-विवाह होते हैं, अगर आप देखें तो पता चलेगा कि जितने लोग गाड़ी के भीतर होते हैं, उतने ही पटरियों पर होते हैं और करीब करीब उतने ही छत पर होते हैं। मैं प्रार्थना करूंगा कि इस बारे में मंत्री महोदय कोई जांच कराये कि गाड़ियों में कितने पैसेन्जर्स की कैपसिटी होती है और कितने पैसेन्जर सफर करते हैं। मैं सरकार का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूँ कि वह इस मसले को

1963-64

हल करे और उस लाइन पर जितनी ट्रेन बढ़ानी सम्भव हो उतनी बढ़ाने की कृपा की जाये।

अभी पटेल कमीशन ने या प्लानिंग कमीशन ने एक पुल गाजीपुर के पास ताड़ी घाट में बनाने के लिये कहा था। कलकत्ते के पैसंजरों को वहाँ जाने के लिये पहले बनारस जाना पड़ता है उस के बाद फिर छोटी लाइन से वहाँ पहुँचना पड़ता है। अगर वह पुल रोड कम रेलवे का बन जाये तो उस से बहुत बड़ी समस्या हल हो जाये। यात्रियों को जो सौ, सवा सौ मील का चक्कर लगा कर जाना पड़ता है वह कटिनाई बहुत हद तक दूर हो सकती है। मैं चाहता हूँ कि आप इस तरफ भी ध्यान दें और वहाँ पर जो पुल बनाया जा रहा है आप के द्वारा उस को रोड कम रेल का बनाया जाये जिस से कि जो बहुत बड़ी असुविधा होती है वह दूर हो जाये।

मेरे क्षेत्र में एक औरिहर स्टेशन आता है। मैं आप को उस की हालत बतलाऊँ। प्लेट फार्म बीच में है, बुकिंग स्टेशन बीच में है, आधे दूर तक पुल बना हुआ है और आधी दूर तक छोड़ दिया गया है। एक तरफ से आदमी प्लेट फार्म पर पहुँच सकता है लेकिन दूसरी तरफ जिधर ज्यादा गाड़ियाँ होती हैं उधर आदमी जा नहीं सकते। इस के कारण बहुत से आदमी, औरतें और जानवर कट जाया करते हैं। इसलिये मैं पूछना चाहता हूँ कि जैसे आप ने एक तरफ से अप्रोच रोड बनाया वैसे दूसरी तरफ से नहीं बनाया, इसका क्या मकसद है।

औरिहर स्टेशन है नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर। यह जंक्शन है। वहाँ से बोनपुर ३६ मील पड़ता है। ब्रिटिश जमाने में एक गाड़ी वहाँ आया जाया करती थी। पिछली दफा, जो टाइम टबिल बनाते हैं, उन्होंने उस गाड़ी को जो पहिले गोरखपुर से जातो थी, जोनपुर को कर दिया। मैंने लिखा पढ़ी की तो उसे बन्द कर दिया और उसे अब जोनपुर से छपरा के लिए कर दिया। इस ३६

मील के टकड़े के लोगों के लिये यह लोकल ट्रेन काफी जरूरी है। मैंने इस बारे में जनरल मैनेजर से भी कहा। उस गाड़ी में दूसरी जगह के पैसंजर नहीं आते। इस गाड़ी को बदल देने से जो आसानी पहले पैसंजरों को थी वह नहीं रही, उन को उतर कर गाड़ी चेंज करनी पड़ती है। इसलिये मैं चाहता हूँ यह जो तकलीफ वहाँ की जनता को होती है उस की तरफ रेलवे मंत्रालय विशेष ध्यान दे।

श्री गणपति राम (मछलीशहर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं चन्द सुझाव माननीय रेलवे मंत्री महोदय के सामने रखना चाहता हूँ। पहली पालियामेंट में मैंने शाहगंज से जंघई को मिलाने वाली एक रेलवे लाइन के सम्बन्ध में कहा था। उस सम्बन्ध में सुनने में आया कि सर्वे भी हो चुका है। लेकिन आज तीसरी पालियामेंट चल रही है। १५ वर्षों के अन्दर भी अभी तक उस चीज पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। हमारा जोनपुर जंक्शन है, जहाँ बनारस से, लखनऊ से, मुलतानपुर से, इलाहबाद से, चारों तरफ से लाइनें आ कर मिलती हैं, और वह एक अच्छा खासा जंक्शन है। उस के प्लेटफार्म पर शीड लगाने के लिए हम ने कम से कम दस बार तो कहा होगा, लेकिन आज तक वहाँ शीड नहीं लगाया जा सका। मैं फिर माननीय मंत्री महोदय से प्रार्थना करूँगा कि उस का सर्वे करा कर उचित व्यवस्था करें।

जोनपुर इलाहबाद लाइन पर एक छोटा सा स्टेशन है शुदनीपुर। बीच में एक गांव है कजगांव। उस जिले के एम० एल० ए० ने उस के लिए लिखा कि वहाँ एक हाल्ट स्टेशन बना दिया जाए। जवाब मिला कि सर्वे हो रहा है, बना दिया जाएगा। लेकिन अभी तक वह नहीं बना, उसे बनाने की कृपा की जाए।

मुझे यह देख कर आश्चर्य होता है कि आज तीन साल हो गए जाफराबाद से मुलतानपुर लाइन पर जोनपुर सिटी स्टेशन बन कर तैयार हो गया, वहाँ से मुसाफिर चलते हैं और वहाँ मुसाफिर उतरते हैं। लेकिन वहाँ

[श्री गणपति राम]

के लिए बुकिंग ब्राफिस का इन्तिजाम नहीं हो सका है। जनता ने भी इसके लिए प्रार्थना की, मैं ने भी लिखा लेकिन आज तक वहां बुकिंग का इन्तिजाम नहीं हो सका है। इससे रेलवे का संकड़ों रूप का नुकसान होता है, जो लोग चलते हैं वे टिकट नहीं ले पाते। इसलिए वहां बुकिंग की व्यवस्था होनी चाहिये।

रेलवे के अन्दर हरिजनों के लिए बहुत सी सुविधायें दी गयी हैं और उन के लिए रुक बनाए गए हैं। क्वार्टर्स वे भ्रालाटमेंट के लिए भी रुक हैं। लेकिन मैं ने देखा है कि तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों को जो क्वार्टर मिलने चाहिये वे दूसरे लोगों को भ्रालाट कर दिये जाते हैं। मैं ने ऐसे कुछ केस रेलवे मंत्री के सामने रखे हैं। ईस्टर्न रेलवे पर मुगलसराय में एक हरिजन कर्मचारी ६-७ साल से काम कर रहा था। उस को क्वार्टर नहीं भ्रालाट किया गया यद्यपि क्वार्टर खाली था। उस ने खाली क्वार्टर आकुण्डी कर लिया, तो उस को नोटिस दिया गया कि तुम से दुगुना और तिगुना रेंट वसूल किया जाएगा। जब उस ने एक्सप्लेनेशन दिया तो उस को सस्पेंड कर दिया गया। ऐसे केसेज की और खास ध्यान देने की आवश्यकता है।

रेलवे में यह भी नियम है कि जो शिडयूल्ड कास्ट के कर्मचारी हैं उन को अगर उनके घर के पास का कोई स्टेशन खाली है तो तो उस पर रखा जाए। मैंने ऐसे बहुत से केसेज रेलवे मंत्री के सामने रखे कि गोरखपुर नार्थ ईस्टर्न रेलवे में बहुत से एम्पलाई जो बनारस के आसपास के रहने वाले हरिजन हैं और बनारस डी० एल० डब्ल्यू० में आना चाहते हैं, उनकी दरखास्तें तीन तीन चार चार साल में पड़ी हैं, लेकिन उनको वहां नहीं भेजा जाता। ऐसे लोग जिनकी एप्रोच होती है उनको डी० एल० डब्ल्यू० में ले लिया जाता है।

मुझे यह देख कर आश्चर्य होता है कि यद्यपि रेलवे में हरिजनों के लिए सरविस में कोटा रिजर्व है, लेकिन जो रेलवे पब्लिक सरविस कमीशन का दफ्तर है उसमें इस पर भ्रमल नहीं किया जाता। मैं कहना चाहता हूं कि आपकी नाक नीचे जो रेलवे बोर्ड का दफ्तर बरीदा हाउस में है, उसमें भी यह रिजर्वेशन का नियम नहीं माना जाता। मेरी प्रार्थना है कि इन दफ्तरों में भी हरिजनों को कोटे के अनुसार स्थान मिलने चाहिए।

मैंने आज से आठ साल पहले प्रार्थना की थी कि जौनपुर इलाहाबाद लाइन पर एक स्टेशन है मड़ियाहू। उसके पास एक छोटी सी नदी है जिस पर रेलवे का पुल है, सड़क का पुल नहीं है। इसलिए आदमियों को नदी पार करने में बड़ी मुश्किल होती है। मैंने कई दफा लिखा तो इस पुल पर लोहे की चादरें लगा दी गयी थीं जिनसे लोग आ जा सकते थे। अब वे चादरें घिस गयी हैं और उनको रिप्लेस नहीं किया गया है। मैंने इसके लिए कई बार लिखा है और उस पर आज तक कोई ध्यान नहीं दिया गया।

मैं ज्यादा समय न लेते हुए अन्त में यही कहना चाहता हूं कि हरिजनों की नियुक्ति के सम्बन्ध में जो रिजर्वेशन है और जो प्रमोशन के सम्बन्ध में नियम है और जो मामला कि सुप्रीम कोर्ट तक जा चुका है और जिसके सम्बन्ध में रेलवे बोर्ड भी फैसला कर चुका है उस पर भ्रमल किया जाए। मुझे आशा है कि ऐसे जो केसेज आपके सामने आवेंगे आप उन पर उचित ध्यान देंगे।

श्री श्रींकार लाल बेरबा (कोटा) : रेलवे सप्लीमेंटरी डिमाण्ड्स पर बोलते हुए मैं मन्त्री महोदय का ध्यान एक दफा फिर कोटा-भ्रजमेर लाइन की तरफ दिलाना चाहता हूं। अगर उसको इस साल न लिया जा सके तो भ्रगले साल उसको अवश्य लिया जाए। उसके बगैर लोगों को बड़ी कठिनाई होती है। इसके बन

जाने से रेलवे को भी फायदा होगा और जनता को भी फायदा होगा ।

जब से एयर कंडीशन्ड गाड़ियां चलाई जा रही हैं, इनमें बराबर नुकसान ही हो रहा है । इनको चलाने से कोई फायदा नहीं है । आजकल एयर कंडीशन्ड दर्जे का किराया और हवाई जहाज का किराया बराबर है और हवाई जहाज में जहां एक डेढ़ घंटा लगता है वहां एयर कंडीशन्ड गाड़ी में आठ घंटे लगते हैं । इसलिए मुसाफिर हवाई जहाज में यात्रा करना पसन्द करते हैं । मैं देख रहा हूँ कि इन एयर कंडीशन्ड गाड़ियों में करोड़ों रुपए का नुकसान हो रहा है । इनको जारी रखने का कोई कारण नहीं है ।

दूसरी चीज मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे में किराया पर ध्यान नहीं दिया जाता । मैंने देखा कि अजमेर में एक खड्डे को लाखों रुपए के लोहे से भरा गया, जबकि देश में लोहे की इतनी कमी है । अगर उसको मिट्टी से भरा जाता तो हजार पांच सौ में यह काम हो सकता था । लेकिन ऐसा नहीं किया गया ।

आज हम देखते हैं रेलवे में हर जगह स्लीपरों की बाउण्डरी लगायी जाती है । स्टेशन मास्टरों के बंगलों में चारों तरफ स्लीपर लगे हम देखते हैं । जहां कहीं बाउण्डरी बनानी होती है स्लीपरों को लगा दिया जाता है ।

श्री शाहनवाज खाँ : वे कंडेम्ड स्लीपर होते हैं ।

श्री श्रीकार लाल बेरवा : अगर उनको नीलाम किया जाए तो पांच करोड़ रुपया आ सकता है । अगर इस तरह से रेलवे के माल की बरबादी न की जाए तो इन सप्लीमेंटरी डिमाण्ड्स की जरूरत ही न रहे । अगर मुझे वे सारे पुराने स्लीपर दे दिए जाएं तो मैं पांच करोड़ रुपया दे देने को तैयार हूँ । इसी कारण मैंने आपका ध्यान इस तरफ दिलाया है कि रेलवे का इतना नुकसान किस प्रकार हो रहा है ।

एक बात मैं और कहना चाहता हूँ कि टी० टी० ई० लोगों को बिल्ले नहीं दिए जाते । एक बार मैं जा रहा था । एक सज्जन ने मुझे से टिकट पूछा, तो मैंने कहा कि तुम कौन हो । उसने कहा कि मैं ट० ट० ई० हूँ । मैंने पूछा कि तुम्हारा बिल्ला कहाँ है, तो उसने कहा कि रेलवे के पास हमारे लिए बिल्ले नहीं हैं । मेरी समझ में नहीं आता कि इस तरह कैसे काम होगा । उनको बिल्ले मिलने चाहिये ताकि उनकी इज्जत हो ।

एक बात मैं अपने एरिया के बारे में कहना चाहता हूँ । रेलवे कालोनी में बीस पच्चीस हजार वर्कर हैं, उनके लिए क्वार्टर बने हैं लेकिन वहां पर पुलिस का कोई इन्तिजाम नहीं है । कोटा राजस्थान में रेलवे कालोनी में इतनी असुरक्षा है कि दिन में ताले तोड़ कर सामान उठा कर ले जाते हैं । दिन में ताले टूट जाया करते हैं और लोगों का सामान चोरी चला जाया करता है । इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि इसकी सुरक्षा का इन्तिजाम किया जाय ।

15 hrs.

वहां पर एक प्राइमरी स्कूल चल रहा है । वहां पर मास्टर राजस्थान का है जबकि उसकी बिल्डिंग रेलवेज की है और इस कारण आपस में मेल ही नहीं खाता है । वहां पर हाई स्कूल होना बहुत जरूरी है । जहां पर २०, २५ हजार वर्कर्स काम करते हैं वहां पर एक हाई स्कूल होना नितान्त आवश्यक है ।

कोटा राजस्थान की बात मैं कर रहा हूँ । वहां बजरिया में रेलवे स्टेशन के पास एक नाला है जिसके कारण वहां पर काफी गन्दगी रहती है और बाजार में काफी मच्छर पैदा हो जाते हैं । वहां पर इतनी गन्दगी रहती है कि कोई आदमी ठहर नहीं सकता है । रेलवे मन्त्रालय को इस नाले को बनवा देना चाहिए क्योंकि अगर यह नाला बन जाता है तो वहां पर सफाई रह सकती है । नाले के किनारे किनारे रेलवे अफसरों के बंगले हैं और इसलिए भी रेलवे

[श्री श्रीकार लाल बेरवा]

मन्त्रालय को इस कार्य में दिलचस्पी दिख-
लानी चाहिए क्योंकि नाले की गन्दगी से उनके
स्वास्थ्य पर बुरा असर पड़ रहा है।

रेलवे के अफसरान को अगर तबदील
किया जाय तो उनको प्रान्त के प्रान्त में किया
जाय। यह नहीं कि राजस्थान का रेलवे
अफसर बंगाल में भेज दिया, मध्य प्रदेश का
राजस्थान में भेज दिया और उड़ीसा का
अन्यत्र भेज दिया क्योंकि अगर रेलवे के अफ-
सरान का आप तबादला ऐसे प्रान्त में कर
देते हैं जहां कि वह भाषा ही नहीं समझता
तो उसको बड़ी कठिनाई पड़ेगी। इसके
अलावा अगर आप उसे दूर कहीं परदेश में ट्रांस-
फर करते हैं तो उसको जो १०० या १२५
रुपये माहवार तनख्वाह मिलती है वह मकान
किराये में ही निकल जायगी क्योंकि गवर्नमेंट
के पास इतने मकान सब जगह अपने कर्म-
चारियों को देने के लिए हैं नहीं। अगर रेलवे
के कर्मचारियों का ट्रांसफर करना ही हो तो
उनके लड़कों के इम्तिहान के बाद करना
चाहिए। ऐसा न हो कि लड़कों के इम्तिहान
दो महीने बाद होने वाले हैं और इस बीच में
उसके पिता का आपने तबादला कर दिया।
अब वह लड़के को अपने साथ दूसरी जगह ले
नहीं जा सकता क्योंकि उसका साल मारा
जाता है और उस हालत में उसे दिक्कत पेश
आयेगी और खर्च भी अधिक करना पड़ेगा।

मैं एक निवेदन यह करना चाहता हूं कि
जिस एरिया में जनरल मैनेजर आये वहां
के एम० पी० को उसकी जरूर इत्तिला होनी
चाहिए ताकि वह उस इलाके की आवश्यक
बातें उनके कान में डाल सके। इसलिए जहां
भी जनरल मैनेजर पहुंचें तो उसकी इत्तिला
वहां के एम० पी० को हो जाय।

एक बात मैं और कहना चाहूंगा। रेल-
गाड़ी की स्लीपर कोच चाहे वह १६ डाउन
में हो, चाहे २० अप या मेल ट्रेन में हो, उसका
रिजरवेशन चार्ट एक ही गार्ड के पास रहता

है। अब भ्रक्सर होता यह है कि जब कोई
यात्री अपना रिजरवेशन जानना चाहता है
कि वह कहां पर है तो वह अकेला गार्ड उसको
बताने के लिए एक छोर से दूसरे छोर तक
जाता है और इस तरह से एच-एक पैसंजर
को बतलाने के लिए उसको तीन-तीन चक्कर
गाड़ी के लगाने पड़ते हैं। इसलिए ऐसा इन्त-
जाम किया जाय कि खाली एक गार्ड के पास
ही चार्ट न रहे। उसका कोई एक सहायक भी
रहे जो कि यात्रियों को बतला सके कि उनका
रिजरवेशन फलों डिब्बे में है।

एक बात मैं और कहना चाहता हूं।
स्लीपर कोच के अन्दर वहां पर सामान रखने
की व्यवस्था होती है तो उस स्थान की चाभी
एक कंडक्टर के पास होती है। वहां पर जो
वह सामान उस डिब्बे के लोगों का होता है
वह उस स्थान में ताला लगा कर रख दिया
जाता है लेकिन उसमें कोई शिनाहत या नम्बर
उसकी तरफ से नहीं लगाया जाता है जिससे
कि यह जाना जा सके कि अमुक सामान अमुक
यात्री का है। इस नम्बर और निशानदही के
अभाव में कोई भी उस डिब्बे का मुसाफिर
अपने किसी दूसरे यात्री साथी का सामान
उठा कर ले जा सकता है और उसकी कोई
पकड़ नहीं है। इसलिए मैं चाहूंगा कि कुछ
सामान आदि पर अलग अलग नम्बर या
निशान लगाने की व्यवस्था की जाय ताकि
इस तरह की गड़बड़ होने की सम्भावना न
रहे।

एक बात मैं और कहना चाहूंगा। स्लीपर
कोच में जो कंडक्टर के बैठने का स्थान बना
है वह लैटिन के सामने उसकी सीट है। अब
कंडक्टर भी बेचारा आखिर को इंसान है और
जब वह पाखाने के पास बैठता है तो उसे भी
बदबू तो आती ही होगी। इसलिए मैं चाहूंगा
कि उसके बैठने का स्थान लैटिन के पास से
हटा कर अन्यत्र बना दिया जाय।

रिफ्रेशमेंट डाइनिंग कार या गार्ड रनिंग
रूम के अन्दर जहां खाने पीने का इन्तजाम

है वहां पर केवल हलाली मांस ही पकता है। वहां पर झटके का मांस न मिलने के कारण हमारे सरदार भाइयों को बहुत शिकायत है क्योंकि वह हलाली मांस तो खा नहीं सकते हैं। नतीजा यह होता है कि वह बेचारे मांस खाने से महरूम रह जाते हैं जबकि दूसरे लोग मौज उड़ाते हैं। इसलिए वहां पर झटके के मांस का भी प्रबन्ध होना चाहिए।

कोटा रेलवे स्टेशन पर यह सोफिया स्कूल कई सालों से चल रहा है। उसके हटाने के लिए मैंने कई बार निवेदन किया था। हमने मांग की थी कि इस स्कूल को रेलवे क्वार्टर से खाली करवाया जाय लेकिन हमारी समझ में नहीं आता कि रेलवे मन्त्रालय क्यों चुप्पी साधे बैठा हुआ है और इसको क्यों नहीं वहां से खाली करवाता? मन्त्री महोदय ने कहा कि अगले साल से खाली करवा लेंगे लेकिन वह अभी भी खाली नहीं हुआ है बल्कि उनको और आगे भी जमीन दी जा रही है। मैं चाहूंगा कि रेलवे मन्त्रालय अब बिना विलम्ब के सोफिया स्कूल से रेलवे का क्वार्टर खाली करवाये ताकि उसमें रेलवे के मजदूर रह सकें। उस सोफिया स्कूल को अच्छी खांसी बिल्डिंग दे रखी है। पहले यह भूत बंगले के नाम से प्रसिद्ध थी और उसमें कोई रहने के लिए तैयार न होता था लेकिन अब काफ़ी मजदूर उसमें रहने के लिए तैयार हैं इसलिए उसे खाली करवाया जाय।

शैड्यूल्ड कास्ट्स के कर्मचारियों के प्रमोशन का जहां तक सब ल है उनको प्रमोशन ठीक नहीं मिलता है और उनकी जगह दूसरे जनरल कास्ट्स के लोग भर लिये जाते हैं और शैड्यूल्ड कास्ट्स के लोग महरूम रह जाते हैं। मन्त्रालय इस ओर निश्चित पग उठाये और यह देखे कि शैड्यूल्ड कास्ट्स को प्रमोशन और भरती आदि में नैगलैक्ट न किया जाय।

रेलवे डिस्पेंसरी में एक ही डाक्टर होता है और जिससे कि मजदूरों को फिटनेस का सर्टिफिकेट लेना ज़रूरी होता है। जब वह

उस डाक्टर के पास जाते हैं तो वह उनको तरह तरह से हैरेस करता है, कभी कहता है कि तुम्हारी निगाह कमजोर है, कभी सीना देखता है तो कह देता है कि सीना आधो इंची कम है तो कभी कह देता है कि आधी इंची लम्बाई में कमी है और उनको अनफिट कर देता है और इस तरह से भ्रष्टाचार फैलाता है और लोगों को विवश होकर उसको घूस देनी पड़ती है तब कहीं जाकर वह उनको फिट डिक्लेयर करता है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि रेलवे के अस्पताल के उस डाक्टर के अलावा, रेलवे मुलाजिमों के लिए अन्य डाक्टरों से, दूसरे सर्जनों से भी सर्टिफिकेट लेने की छूट होनी चाहिए और दूसरे डाक्टरों से भी सर्टिफिकेट फिटनेस का लेकर वह रेलवे में भरती हो सकें।

आखिर में मैं केवल एक बात कह कर चट जाऊंगा। लाखेरी रेलवे स्टेशन पर गाड़ी ठहरने के लिए जनरल बजट पर भी मैं बोल चुका हूं और आज फिर उसको दुहराना चाहता हूं कि वहां पर जनता गाड़ी ज़रूर ठहरनी चाहिए।

मन्त्री महोदय ने शटल ट्रेन चलाने का आश्वासन दिया है। मेरा निवेदन है कि एक शटल जनता गाड़ी कोटे से गंगापुर तक चला दी जाय ताकि १६ डाउन और २० अप में भीड़ कम हो जाय क्योंकि उसमें जयपुर की सवारियां बहुत बैठती हैं जांगि गवाई माधोपुर उतरती हैं। मुझे आशा है कि मेरे इन चन्द सुझावों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जायगा।

श्री बसवन्त (धाना) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सदन् के समक्ष रेलवे मन्त्रालय को सप्ल-मैटर, बजट डिमांड्स के ऊपर बोलते हुए चंद एक सुझाव पेश करना चाहता हूं।

बम्बई देश का सब से बड़ा शहर है। बम्बई रेलवे स्टेशन से प्रतिदिन ६ लाख के ऊपर आदर्भ, आया जाया करते हैं। हिन्दुस्तान में हर रोज ६ लाख यात्रा, किर्सी, स्टेशन

[श्री बसवन्त]

से यात्रा करते हों, मैं नहीं समझता कि कोई स्टेशन दूसरा ऐसा देश में है। मैं आप को यह भी बतलाऊँ कि इंडिया की पहली गाड़ी वहाँ पर सन् १८५३ में बम्बई से थाना और थाना से कल्याण को चली गई। इस कल्याण स्टेशन के लिए जो कि बम्बई स्टेशन के बाजू में है उसके रिमोडलाइजेशन (आधुनिकरण) का जिक्र मैं ने कई बार कन्सल्टेटिव कमेटी में किया। मैं ने कई बार कहा है कि उसका रिमोडलाइजेशन किया जाय और हॉम प्लेटफार्म ठीक से बनाया जाय; जनरल मैनेजर ने यह बात तो मान ली लेकिन वे कहते हैं कि इसके लिए हमारे पास फंड नहीं है कि हम यह रिमोडलाइजेशन का काम कम्प्लीट कर सकें। वहाँ का जो पुराना स्टेशन है उसमें बिना टिकट यात्री चले जाते हैं और निकल जाते हैं इसलिए इस रिमोडलाइजेशन के काम को मंत्रालय को बिना विलम्ब के अपने हाथ में लेना चाहिए।

मैं आप को बतलाऊँ कि बम्बई सेंट्रल रेलवे में १३० किलोमीटर का सुबरबन सैक्शन है जबकि वैस्टर्न रेलवे में सिर्फ ७० किलोमीटर का सुबरबन सैक्शन है। मेरा सुझाव यह है कि आप वैस्टर्न रेलवे में भी सुबरबन सैक्शन बढ़ावें और उसको १२५ किलोमीटर तक बढ़ावें ताकि यातायात के लिए वह भी ठीक हो जाय। वैस्टर्न रेलवे के ७० किलोमीटर के सुबरबन सैक्शन में करीब ४० स्टेशन पड़ते हैं लेकिन इन सत्तर किलोमीटर के आगे विरार और सफाला यह जो १२ किलोमीटर का फासला है उस के बीच कोई स्टेशन नहीं है। इसलिए इस १२ किलोमीटर के बीच कोई एक फ्लैग स्टेशन होना चाहिए। इस स्टेशन के बनाने के लिए साठ साल से वहाँ की जनता की मांग है। जनरल मैनेजर साहब ने वह बात मान भी ली कि यहाँ १२ किलोमीटर में आगे के लिए एक फ्लैग स्टेशन होना चाहिए लेकिन इसके साथ ही उन्होंने यह

कहा कि हमारे पास फंड नहीं है और जनता को इसके लिए श्रमदान करना चाहिए। मैंने जनरल मैनेजर साहब को खत लिखा। उन्होंने जवाब दिया कि ८५००० रुपये का जनता यदि श्रमदान करे तो हम यह फ्लैग स्टेशन बना देंगे। अब मैं जानता हूँ कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में ८५००० रुपये का श्रमदान होना सम्भव नहीं है और मेरे जिले के मुकाबले में जो क्षेत्र अधिक विकसित हैं वहाँ पर भी इतनी धनराशि का श्रमदान कहीं नहीं हुआ है जिसका कि जिक्र वह कर रहे हैं। जब हम देखते हैं कि सरकार जनता की आवश्यकताओं को ध्यान में रखने हुए और उन की कठिनाइयों का निराकरण करने के लिए खुद अपनी ओर से पांच पोस्ट आफिस खोलती है और वह यह नहीं देखती है कि इसमें कितना उसका खर्चा होगा या कितनी आमदनी होगी तो फिर इतने अधिक रुपये की श्रमदान करने की मांग रेलवे की ओर से हमसे क्यों की जा रही है? जब आप देखते हैं कि ७० किलोमीटर में सभी स्टेशन कुछ नफे से चलते हैं, मनाफ़े में चलते हैं तो आगे के लिए इस १२ किलोमीटर के बीच में कोई फ्लैग स्टेशन नहीं है और उस का खालने के लिए हम वहाँ की जनता से ८५००० रुपये का श्रमदान करने की मांग करें यह कहाँ तक उचित व तर्कसंगत होगा? ऐसी रेलवेज द्वारा मांग करना समाजवाद के अनुरूप बात नहीं मालूम पड़ती है। इस नीति का परिणाम तो यह होगा कि जो शरीर लोग हैं उन को रेलवेज की सुविधा कभी भी नहीं मिलेगी। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि सरकार इस बारे में कदम उठाए। जनरल मैनेजर ने साठ साल पहले यह मान लिया था कि वहाँ पर यह फ्लैग स्टेशन होना चाहिये। सरकार को इस तरह ध्यान देना चाहिये, ताकि वहाँ की जनता की कठिनाई दूर हो।

मैं हर दफा फ्रन्टियर मेल से आया-जाया करता हूँ। देखने में यह आता है कि हमारे साथ जो कन्डक्टर रहता है, उस को

चौबीस घंटे की ड्यूटी देनी पड़ती है। उस को कोई कम्पार्टमेंट एलाट कर दिया जाता है और जब वह रात के १०, ११ या १२ बजे कम्पार्टमेंट में आता या जाता है, तो उस कम्पार्टमेंट के यात्रियों को भी तकलीफ होती है और वहां पर कोई चोरी आदि होने की ज़िम्मेदारी भी उस कन्डक्टर के ऊपर रहती है। इसलिए मेरा सुझाव है कि गाड़ी के लिए जो कन्डक्टर रखा जाता है, उसके लिए अलग स्थान मुकरर किया जाये, जिस से यात्रियों को भी कोई तकलीफ न हो और चोरी आदि के लिए उस को ज़िम्मेदार भी न ठहराया जा सके।

तीसरी पंचवर्षीय योजना में दिवादास-गांव से दिवापनवेल तक रेलवे लाइन की एलाटमेंट कर दी गई है और उस का काम भी शुरू कर दिया गया है। मैं उस का स्वागत करता हूं। मैं ने कुछ समाचारपत्रों में यह पढ़ा है कि अप्रैल से उस पर यातायात शुरू हो जायगा। किन्तु मेरा सुझाव है कि चौथी पंचवर्षीय योजना में दिवापनवेल से आगे गोआ और बंगलौर तक जाने के लिए पचास मील रेलवे लाइन का एलाटमेंट करना जरूरी है। वह कोंकण के बैकवर्ड ट्रैक्ट का एक पिछड़ा हुआ भाग है। वहां पर यातायात बहुत बढ़ गया है। बम्बई प्राविन्स में जितनी फैक्टरीयें हैं, उन का साठवां हिस्सा बम्बई में है। बम्बई में ४८५ कारखाने हैं, जिन में ३०० से ५,००० तक लेबरर्स काम करते हैं। लेबरर्स की संख्या इतनी बढ़ने से वहां पर दूसरी लाइन खोलने की जरूरत है। अगर दिवा से दहानू तक दूसरी लाइन बिछा दी जाये, तो बम्बई का डेक्कपमेंट ठीक हो जायेगा।

स्टेट गवर्नमेंट के द्वारा रोड ट्रांसपोर्ट के लिए थाना त्रीक और भुवनेश्वर त्रीक पर दो पुल बनाए जा रहे हैं। जिस प्रकार स्टेट गवर्नमेंट अधिक यातायात को दृष्टि में रखते हुए दो रोड बना रही है, उसी प्रकार रेलवे विभाग को भी दिवा से दहानू

तक एक नई रेलवे लाइन का इन्तजाम करना चाहिए।

आप ने मुझे टाइम दिया, उस के लिए मैं आप को धन्यवाद देता हूं।

श्री बड़े (खारगौन) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं दो से ज्यादा मिनट नहीं लूंगा, क्योंकि मेरी पार्टी के दो माननीय सदस्य बोल चुके हैं।

मेरे पास जो कम्प्लेंट आई है, मैं उस को पढ़ कर सुनाता हूं :

"Latest selection for Insepector, Railway Protection Force, held by North Eastern Railway, men with condemned services have been selected. Services files be checked. But actually meritorious men not selected".

किसी व्यक्ति ने मेरे पास यह कम्प्लेंट भेजी है। यदि यह सच है, तो मिनिस्टर साहब इस बारे में कार्यवाही करें।

Mr. Deputy-Speaker: Please pass it on.

Dr. M. S. Aney: Who has made the complaint?

श्री बड़े : उन का नाम लेना अच्छा नहीं है। मैं अपने साहब को बाहर बता दूंगा।

रेलवे बजट पर जेनेरल डिस्क्शन में मैंने मीटर गेज और ब्राडगेज के बारे में कहा था। मीटरगेज और ब्राडगेज का डिस्टिक्शन सामनीय मंत्री के मन में नहीं होगा, लेकिन वास्तव में वह डिस्टिक्शन है। उस का कारण यह है कि यदि हम मीटरगेज और ब्राडगेज के स्केल को देखें, तो विदित होगा कि मीटरगेज के स्केल नोचे हैं, हालांकि वहां के कर्मचारियों को ज्यादा ड्यूटी करनी पड़ती है।

[श्री बड़े]

मेरो कांस्टीटयुन्सी में खांडवा से अजमेर तक रेलवे है। उस में फ़र्स्ट क्लास में लिखा हुआ है, “शावर बाथ नाट वर्किंग बिकाज दि रोज़िज़ आर आउट ऑफ़ स्टॉक”। इस कारण सब शावर बाथ बन्द हैं। अगर ब्राडगेज के फ़र्स्ट क्लास में ऐसी बात होती, तो चूँकि मिनिस्टर साहब वहाँ पर दौरा करते हैं, सैक्रेटरी दौरा करते हैं, इसलिए झट यह बात पकड़ में आ जाती, लेकिन पहले मीटरगेज रेलवे स्टेट की थी और स्वतंत्रता-प्राप्ति के बाद वह मध्य प्रदेश की हो गई है, इसलिए उधर किसी का लक्ष्य नहीं है।

Shri Shahnawaz Khan: Mr. Deputy-Speaker, a large number of hon. Members have taken part in this debate and in the very short time at my disposal I shall try to cover as many points as I can.

My hon. friend, Shri Vasudevan Nair, raised the question of classification of cities. He referred particularly to Cochin. I am sure he is fully aware of the recommendations of the Second Pay Commission in this regard. At present Cochin is only a C class city where house rent allowance is payable only up to a salary of Rs. 150 with marginal adjustment up to Rs. 156.5 nP. For this purpose, Ernakulam, Mattancherry, Fort Cochin and Willington Island are treated as part of Cochin. According to the 1961 census, the population of Cochin is 2,36,000 odd. Therefore, it is not qualified for any further upgradation under the existing criteria laid down by the Central Government. He further wanted that there should be fresh thinking on reclassification of cities. This is a matter which concerns all the employees of the Government of India. So the Ministry of Finance, as the competent authority will take a final view in this matter.

He also referred to the recent Supreme Court decision regarding rules 148 and 149 of the State Railway Establishment Code Vol. I. The position is that orders have been issued for the reinstatement of all the employees who were parties to the appeal. We have also issued instructions that these rules are not to be applied for any new cases; that is to say, these rules have been cancelled. Regarding the large number of cases dealt with under this rule in the past, we have made a reference to the Law Ministry seeking certain clarifications. It is quite likely that many of them might have attained the age of superannuation. Further, there are other problems like payment to them for the interim period, etc. So, all the important points have been referred to the Ministry of Law for their advice. As soon as we are in a position to take action on their advice, we shall do so; there will be no avoidable delay.

Shri Vasudevan Nair: How long will it take, according to the Minister, to come to a decision about it?

Shri Shahnawaz Khan: It all depends upon how quickly we obtain the advice of the Law Ministry. We will see that there is no avoidable delay.

My revered friend, Dr. Ram Manohar Lohia—he is not present here wants that third class should be the only class that should be retained in this country. The conditions prevailing here being what they are, there are certain people who can afford to pay more in order to travel with a little more of comfort, and we do not see any reason why they should be deprived of this facility. I believe there is no country in the world which has got only one class.

My hon. friend, Shri Himatsingka, wanted to have an Out-Agency at Gudia. We shall certainly take up that question if a suitable person is forthcoming. We will certainly examine it. Then, he also drew our

1963-64

attention to the fact that water was being wasted at many stations. We are grateful to him for this suggestion. We will try to effect economy and see that there is no wastage of water.

My hon. friend, Shri A. P. Sharma, referred to the 'Charged Expenditure'. There is only one item in which there is the 'Charged Expenditure' of one Demand and that is for this increase of Rs. 1.51 lakhs under the 'Charged Expenditure' which is brought to the notice of Parliament though no specific vote is required. This represents unavoidable variation in payments made in satisfaction of court decrees the precise demands of which cannot always be foreseen.

Shri A. P. Sharma: 'Charged Expenditure' is in case of every item.

15.21 hrs.

[MR. SPEAKER in the Chair]

Shri Shah Nawaz Khan: I repeat that it is only one item. I refer you to the Supplementary Demands for Grants for 1963-64. Kindly look at the schedule in the opening page and you will find it.

Then, Mr. Sharma has a very wide experience of working of Railways and he has drawn our attention to the fact that these medical slips are collected back after the medicine is dispensed. I shall look into that. But Mr. Sharma has ample opportunities of meeting the Members of the Railway Board and the General Managers and if there is anything of such local importance, he can always take up this matter with the local authorities.

He also referred to the educational facilities. The position is that the total number of schools functioning on Railways is 715, and there are over a lakhs of pupils who are on the rolls of these schools. In addition, we are running even intermediate colleges; there is one college at

Tundla and another one at Mughal-sarai. The gross expenditure on running schools is Rs. 80,93,000 annually. It is not a small amount; as the hon. Member is aware 'Education' is a State responsibility, but where we find that the requisite facilities do not exist, we do not hesitate to provide the necessary facilities. We also give assistance to privately-managed schools. The grant-in-aid to non-Railway schools during 1962-63 amounted to nearly Rs. 72,000.

श्री श्रीकार लाल बरवा : ये फंड्स-
टीज बड़ी बड़ी जगहों पर ही दी जाती
हैं ।

श्री शाहनवाज़ खां । छोटी छोटी जगहों
पर भी जहां जरूरत होती है दी जाती
हैं ।

The Railways have also subsidised hostels where we admit the children of Railway employees on a subsidised basis.

Shri A. P. Sharma: I requested the Railway Ministry to say that the time has come when the whole educational policy of the Railways should be considered.

Shri Shah Nawaz Khan: I am coming to that. As regards his suggestion that the time has come for the Railways to reorient the entire policy regarding the educational facilities for the Railway employees, I would like to reiterate that the primary job of the Railways is to run trains, to carry the traffic. 'Education' is a State subject and it is the responsibility of the States; we hope that the States will perform this duty and responsibility.

Shri Ranga (Chittoor): They run trains with such bad consequences.

Shri Shah Nawaz Khan: Accidents will happen in spite of the best management. Accidents do take place even in the best run Railways in the world. It is very unfortunate.

[Shri Shahnawaz Khan]

My hon. friend, Shri Yashpal Singh, made some very useful suggestions and one of them was that the number of Railway staff quarters should be increased. Every year we are building something like 10,000 to 11,000 quarters for the Railway employees and that is a very important aspect of our welfare activities and we are doing it.

He talked about the office of the Government Inspector of Railways being at Simla. The office of the Chief Government Inspector of Railways has been shifted to Meerut from Simla. But that is the office of the Chief Government Inspector. There are regional inspectors who are posted at different places. One is posted at Lucknow, another at Bombay, another at Calcutta, another at Bangalore and; in this way are distributed to cover the entire Railway system.

He also wanted the Dehra Dun-Howrah Express train to stop at Chandak station. I know Chandak is a very important station. But the idea of running Express and Mail trains is that they should cover the distance quickly. If they stop at too many stations, then they cease to be Express or Mail trains. That possibly is the reason why it does not stop at Chandak.

Shri Yashpal Singh (Kairana): That is more important than Balawali.

Shri Shahnawaz Khan: The stoppage there is for some other reason.

Again, my hon. friend Shri Yashpal Singh wanted that the Railways should not run electric trains and instead they should run trains on coal and diesel. That is a very good suggestion. But we resort to electrification, that is, running electric trains, where the density of traffic is so heavy that no other form of traction can cope with it. We are using diesel traction and

steam traction where they can cope with the traffic. He also wanted that we should take over the S.S. Light Railway. The S.S. Light Railway is a privately-owned Railway of Martin, Burma and Co. Their contract is renewed for a certain number of years. At the expiry of that, it is open to the Government of India either to renew the contract or not to renew it; then we decide whether it is to be renewed or it is not to be renewed. But I think that that Railway is still rendering a useful service and the people of the area would not like that Railway to be dismantled or closed down.

As for night duty allowance, it is given to persons who work continuously between the hours of 10 P.M. and 6 a.m.

The hon. Member's suggestion for having a shed at Roorkee for tongas and rickshaws and the provision of other amenities has been noted and we shall consider and do whatever is possible.

I am glad that my hon. friend, Shri P. Venkatasubbaiah, has agreed that the medical facilities provided by the railways are satisfactory. The fact is that we take pride in the fact that the medical facilities provided by the railways are second to none in this country, and we shall go on trying to make it as perfect as possible. The hon. Member felt sorry that a good doctor from Guntakal had been transferred, but that was because we wanted to give the people at other places also the advantage of his goodness.

Some hon. Members have said that the employees should not be transferred in such a manner that the education of their children would suffer. I would submit that that is the policy that we are following. But, sometimes, when there is a vacancy caused due to certain unavoidable circumstances, it becomes inevitable for such

transfers to be made; it is only in such cases that we make such transfers.

My hon. friend also referred to the need for the creation of a new zone. I shall not repeat what my senior colleague the Railway Minister has stated already on this subject.

Shrimati Lakshmikanthamma (Khammam): It had been stated that no new zones were being created because of the emergency. After the emergency when we are talking of defence and development, and when we are thinking of intensive development, may I know why in the name of emergency the formation of a new zone should be stopped?

Shri Shah nawaz Khan: The only criterion for having more zones is operational efficiency. A new zone is created only where we find that the existing zones are not able to cope with the traffic satisfactorily and when the workload has increased so much that a new zone is necessary.

An Hon. Member: But the workload has increased so much.

Shri Shah nawaz Khan: I might add that there are other ways of reducing the workload than creating new zones. It is only a last resort when all other methods fail that we start creating a new zone.

Shri Ranga: Was it not a fact that just before this recent change had taken place in the ministerial set-up, almost a decision had been taken in regard to the creation of a new zone, and even in regard to the decision that had been taken earlier to have a zone at Gorakhpur, first they said that it was a final division but when pressure came from Calcutta they created a new zone?

Shri Bade: The train has got reversed.

Shri Shah nawaz Khan: I deny . . .

Shri Ranga: What is it that my hon. friend is denying? He cannot deny facts.

Shri Shah nawaz Khan: We deny his allegation that we ever created a new zone under any pressure.

Shri Ranga: Of course, they did. What about the latest one?

Shri Shah nawaz Khan: The only pressure to which we submit in the railways is the pressure of traffic.

Shri Ranga: And accidents.

Shri Shah nawaz Khan: And where the traffic is such that a new zone should be created, we do so.

Shri Ranga: My hon. friend is only inviting more and more accidents.

Shri A. P. Sharma: May I know what the Deputy Minister has to say about the recommendation of the Kunzru Committee who have also stated that the workload has increased so much in the Northern, Southern and Central Railways that it is unmanageable?

Shri Shah nawaz Khan: The Ministry is constantly on the watch; we are on the alert the whole time.

Shri Ranga: That is why more accidents!

Shri Shah nawaz Khan: We are watching the traffic trends in the country. We are continuously watching the density of traffic, how the employees are affected, what is the workload and how it can be adjusted and so on. The traffic keeps on fluctuating, and when it is necessary to do so in the interest of operational efficiency, new zones are created. Just because we are studying certain problems, it should not be taken that we have taken any firm decision. When a decision is taken, it will be made public.

Shrimati Lakshmikanthamma: In the past, the Railway Board Chairman and the Accidents Inquiry Committee have all felt that there should be more zones, even to the extent of 14 zones. When this expert opinion is there, what prevents Government from giving effect to it?

Shri Shahnawaz Khan: It is very likely that in future we shall have more zones. When the density of traffic and the workload increase, of course more zones might come.

Shri R. S. Pandey (Guna): In connection with the decision to have more zones from 8 to 12, I want to know whether a decision was taken about Bilaspur or Raipur.

Shri Shahnawaz Khan: No such decision was taken, for a zone there.

Shri R. S. Pandey: Not zone, but having the headquarters either at Bilaspur or Raipur.

Shri Shahnawaz Khan: As I said we are watching traffic trends all over the country. But no firm decision has been taken.

Shri Ranga: You will go on watching.

Shri Shahnawaz Khan: I am grateful to Shri Trivedi for making a useful suggestion that the enquiry clerks working in a place should know the local language. That is obvious. If there is any such case such as he has quoted, we will look into it.

Shri Bade: What about pay scales?

Shri Shahnawaz Khan: Dr. Mahadeva Prasad said that the medical certificates issued by the medical officers and other registered practitioners should be accepted. This used to be the practice some time ago, but we were constrained to change it because certain malpractices had crept in. People were going to other doctors and obtaining certificates when railway doctors were available. Quite frankly, we started doubting the

authenticity of sickness and the certificate.

Shri Hari Vishnu Kamath: Malin-gering.

Shri Shahnawaz Khan: Exactly.

Shri Bade: What about the suggestion made by Shri Trivedi . . .

Mr. Speaker: He is not giving in.

Shri Bade: It is about disparity in the pay scales. Is there a 'broad gauge' and 'metre gauge' there also?

Shri Shahnawaz Khan: They are all railway employees and they get similar treatment.

Dr. Aney felt that the speed of trains on the Khandwa-Hingoli line was too slow. It is a new line; it takes time for the line to settle down and if we go too fast, there might be derailments.

श्री बड़े : मिनिस्टर महोदय के ध्यान में होगा कि उन से पालियामेंट में एक सवाल पूछा गया था कि मीटर गेज के जितने वर्क्स हैं, चाहे स्टेशन मास्टर हों चाहे कोई और हों, उन को बहुत थोड़ा रुपया मिलता है। वे २७० रु० तक जाते हैं जबकि ब्राड गेज के लोग ३७० या ४७० रु० तक जाते हैं। छोटी लाइन के लोग ज्यादा काम करते हैं, ये लोग २६ चक्कर लगाते हैं जबकि ब्राड गेज वाले १३ चक्कर लगाते हैं, तब भी क्या मीटर गेज और ब्राड गेज के बारे में ग्राम के मन में फर्क है।

श्री शाहनवाज खाँ : मेरे मन में कोई फर्क नहीं है। वह सारे रेलवे एम्प्लायोज हैं और सब के साथ एक सा सलूक किया जाता है।

Shri Ganapati Ram wanted to have a shed at Jaunpur station. We shall look into that. There is the Passenger Amenities Committee which looks into these things, we shall bring it to their notice. He also wanted that Kachgaon should be made a halt station. That also we shall look into.

He felt that other people were taking away the places reserved for Scheduled Castes. That is not so. Vacancies for Scheduled Castes are reserved, and only Scheduled Castes people are taken in. We carry on with these vacancies for a year, but only when we find that in certain technical categories suitable candidates are not forthcoming, others are taken in.

श्री श्रीकार लाल बरवा : प्रमोशन नहीं दिया जाता, उन को जान बूझ कर छोड़ दिया जाता है ।

श्री शाहनवाज खां : जान बूझ कर नहीं छोड़ा जाता ।

Shri Anjanappa (Nellore): May I know the criteria before the Railway Ministry for the selection of candidates?

Mr. Speaker: Two days ago we had all the discussion on the Railway Budget.

Shri Ranga: They could not then raise these local points.

Mr. Speaker: Criteria and others are not local points.

Shri Shahnawaz Khan: If there are any cases where hon. Members feel aggrieved, or feel that justice has not been done to any employee, I request them to bring such specific cases to our notice, we shall look into them.

एक माननीय सदस्य : आप के पास लाते हैं तो आप भी नहीं सुनते ।

श्री श्रीकार लाल बरवा : आप नीचे वालों की रिपोर्ट पर चलते हैं ।

अध्यक्ष महोदय : इसका मतलब यह तो नहीं कि जो केस वह लाएं वह उसी तरह हो जाय जैसा कि वह चाहते हैं ।

श्री शाहनवाज खां : मैं आपको यकीन दिलाता हूँ कि जो भी केस कोई आनरेबल मेम्बर हमें देता है उस पर पूर्ण छानबीन की जाती है, लेकिन यह जरूरी नहीं है कि . .

श्री बड़े : कम से कम हरिजनों की बात तो सुनिए ।

श्री श्रीकार लाल बरवा : आप उन्हीं लोगों की रिपोर्ट पर ध्यान देते हैं जो एन-क्वायरी करते हैं ।

श्री शाहनवाज खां : जो केस आता है उस की मिनिस्टर और रेलवे बोर्ड के मेम्बर पूरी छानबीन करते हैं । ऐसा नहीं होता कि नीचे भेज दिया और जो उन्हीं ने फंसला किया उसी को कबूल कर लिया । ऐसा नहीं है ।

श्री विश्राम प्रसाद : मैं सिर्फ यह जानना चाहता हूँ कि संविधान में जो हरिजनों के लिए रिजर्वेशन रखा गया है उसकी तरफ रेलवे मंत्रालय ने क्या कदम उठाए और कहां तक वह परसेंटेज पूरा हो सका है । सिर्फ यही बता दीजिए ।

श्री शाहनवाज खां : वे आंकड़े तो इस वक्त मेरे पास नहीं हैं । अगर आनरेबल मेम्बर मुझ से लिख कर पूछेंगे तो मैं उनको आंकड़े दे दूंगा । लेकिन मैं सिर्फ इतना कहना चाहता हूँ कि शिड्युल्ड कास्ट वालों की रिक्रूटमेंट के लिए रेलवे मंत्रालय ने जितना किया और किसी मंत्रालय ने उतना नहीं किया ।

श्री रामसेवक यादव (बाराबंकी) : श्रीमन, केवल प्रतिशत बता दें ।

अध्यक्ष महोदय : वह कहते हैं कि इस वक्त आंकड़े मेरे पास नहीं हैं । क्या मैं जबर-दस्ती उन से आंकड़े निकलवाऊं ?

श्री शाहनवाज खां : श्री श्रींकार लाल बेरवा जी ने कहा कि एयर कंडीशन्ड गाड़ियां एबालिश कर दी जायें। पहली बात तो यह सही नहीं है कि सारी एयर कंडीशन्ड गाड़ियां नुकसान में जा रही हैं। यह सही है कि उन का किराया ऊंचा है और काफी हवाई अड्डा भी चल रहे हैं। और दोनों का किराया बराबर है, लेकिन इसके बावजूद . . .

श्री बड़े : वे फायदे में नहीं जा रही हैं।

अध्यक्ष महोदय : उन को ज्यादा मालूम है या आप को ज्यादा मालूम है ?

श्री बड़े : किताब में ऐसा लिखा है।

अध्यक्ष महोदय : लिखा रहने दीजिए।

श्री शाहनवाज खां : मैं अर्ज कर रहा था कि बावजूद इसके कि एयर कंडीशन्ड दरजे का किराया ऊंचा है और उसमें चलने से वक्त भी ज्यादा लगता है, लेकिन फिर भी एयर कंडीशन्ड गाड़ियों में मुसाफिरों को जगह नहीं मिलती।

एक माननीय सदस्य : इटका नहीं मिलता।

श्री शाहनवाज खां : हमारी सिक्कूलर स्टेट है, हम इटके वगैरह का इन्तिजाम नहीं करते।

श्री श्रींकार लाल बेरवा : इस का भी इन्तिजाम होना चाहिए क्योंकि इसके बगैर सरदार लोग भूखे जाते हैं। जैसे हलाल वालों के लिए इन्तिजाम होता है वैसे ही इटके वालों के लिए भी होना चाहिये।

एक माननीय सदस्य : सरदार लोग बहुत मोट होते हैं।

अध्यक्ष महोदय : श्री यशपाल सिंह जो जोमांस नहीं खाते फिर भी मोट हैं।

श्री शाहनवाज खां : भूत बंगले के बारे में आनरेबल मेम्बर को कोई शिकायत नहीं होनी चाहिये। उसमें रेलवे के एम्पलाईज के बच्चे पढ़ते हैं और उनको फायदा हो रहा है।

श्री श्रींकार लाल बेरवा : उसको खाली करवा लिया गया है।

अध्यक्ष महोदय : यह क्या हो रहा है। उन को बोलने दीजिए। अगर कोई इस प्रोसीडिंग को देखेगा तो क्या खयाल करेगा।

श्री शाहनवाज खां : माननीय सदस्य श्री बड़े ने कहा कि आर० पी० एफ० के इस्पिटलों का नियुक्ति के बारे में पक्षपात से काम लिया जा रहा है और शायद उनके साथ इंसफ नहीं हो रहा है। अगर उनके पास कोई ऐसा केस हो तो मेरे पास भेज दें, मैं उसकी छान बान करूंगा और देखूंगा कि किसा के साथ वेइन्सफा न हो। लेकिन मैं बड़े आदर के साथ . . .

श्री बड़े : स्पीकर साहब . . .

अध्यक्ष महोदय : आप बैठ जाइए। वह खत्म कर लेंगे तो मैं आप को मौका दूंगा।

श्री शाहनवाज खां : रेलवे विभाग में किस को विर्कटमाइज नहीं किया जाता। लेकिन अगर रेलवे एम्पलाईज रेलवे प्रशासन के पास आवें तो ज्यादा अच्छा रहेगा और काम भी अच्छी तरह हो सकेगा। कभी कभी देखने में आता है कि जब रेलवे एम्पलाईज कोई ऐसा काम करना चाहते हैं जोकि नहीं हो सकता तो वह लोग एम्पीज के पास जाते हैं। इससे रेलवे का डिस्प्लिन बिगड़ता है। मैं उम्मीद करता हूँ कि पार्लियामेंट के मेम्बर साहिबान रेलवे को डिस्प्लिन कायम रखने में मदद करेंगे और जो लोग उनके पास आते हैं उनसे कहेंगे कि रेलवे प्रशासन के पास जा कर शिकायत करो।

श्री बड़े : आप डिसिप्लिन के लिए
कहते हो

अध्यक्ष महोदय : यहां आप कितना
डिसिप्लिन दिखा रहे हैं ।

श्री बड़े : कहा गया कि रेलवे के कर्म-
चारी हमारे पास आते हैं तो रेलवे का डिसि-
प्लिन खत्म हो जाता है, और हम से कहा
गया है कि हम डिसिप्लिन कायम रखने में
सहयोग करें । लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि
रेलवे कर्मचारी हमारे पास अभी आते हैं जब
वे सब तरफ से निराश हो जाते हैं । क्या उन
के कहने का मतलब यह है कि प्रजातंत्र राज
में किसी कर्मचारी को एम्प्लो के पास न
आना चाहिए ।

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने तो आप से
अपील की है ।

Shri Shahnawaz Khan: With these
few remarks, I once again say that I
am grateful to the hon. Members who
have taken part in this debate.

Mr. Speaker: There are no cut
motions. I shall put the question.

The question is:

That the respective Supple-
mentary sums not exceeding the
amounts shown in the third
column of the order paper be
granted to the President to de-
fray the charges which will come
in course of payment during the
year ending the 31st day of
March, 1964, in respect of the fol-
lowing demands entered in the
second column thereof—

Demands Nos. 4 to 10, 12, 15, 16
and 18."

The motion was adopted.

13:50 hrs.

APPROPRIATION (RAILWAYS) NO.
2 BLL*, 1964

**The Deputy Minister in the Minis-
try of Railways (Shri Shahnawaz
Khan):** On behalf of Shri Dasappa, I
beg to move for leave to introduce a
Bill to authorise payment and appro-
priation of certain further sums from
and out of the Consolidated Fund of
India for the service of the financial
year 1963-64 for the purposes of Rail-
ways.

Mr. Speaker: The question is:

"That leave be granted to intro-
duce a Bill to authorise payment
and appropriation of certain fur-
ther sums from and out of the
Consolidated Fund of India for
the service of the financial year
1963-64 for the purposes of Rail-
ways."

The motion was adopted.

Shri Shahnawaz Khan: I intro-
duce† the Bill.

Shri Shahnawaz Khan: On behalf
of Shri Dasappa, I beg to move†:

"That the Bill to authorise
payment and appropriation of
certain further sums from and out
of the Consolidated Fund of India
for the service of the financial
year 1963-64 for the purpose of
Railways, be taken into considera-
tion."

Mr. Speaker: Motion moved;

"That the Bill to authorise pay-
ment and appropriation of certain
further sums from and out of the
Consolidated Fund of India for
the service of the financial year
1963-64 for the purpose of Rail-
ways, be taken into considera-
tion."

*Published in Gazette of India—Extraordinary, Part II, Section 2,
Dated 10-3-1964.

†Introduced/moved with the recommendation of the President.