

श्री मधु लिमये : अगर कुछ सदस्यों और मंत्रियों में इस को समझने की बुद्धि नहीं है, तो मैं क्या कर सकता हूँ ?

डा० राम मनोहर लोहिया : जैसे, इसु मसीह की बवायें ।

12.47½ hrs.

**BUSINESS ADVISORY COMMITTEE
FORTY-FIFTH REPORT—contd.**

अध्यक्ष महोदय : तो क्या हाउस की यह राय है कि इस रिपोर्ट को वापर बिजिनस एडवाइजरी कमेटी को भेजा जाये ?

एक माननीय सदस्य : जी हाँ ।

अध्यक्ष महोदय : तो फिर इसे कमेटी को वापस भेज दिया जाता है ।

12.48 hrs.

**RAILWAY BUDGET—GENERAL
DISCUSSION—contd.**

Shri M. R. Masani (Rajkot): Will the hon. Minister be called today?

Mr. Speaker: There are four hours and twenty minutes left.

The Minister of Railways (Shri S. K. Patil): You have allowed something to be taken up at 3.15; that would also take sometime. I would require about an hour.

Mr. Speaker: Can I call the hon. Minister at 3.15?

Shri Harish Chandra Mathur (Jalore): If we have four hours, that means this will go on till 5 o'clock.

Mr. Speaker: Therefore, I will call the hon. Minister at 4 o'clock. Mr. Rajaram.

Shri Rajaram (Krishnagiri): Sir, the other day I was urging the hon.

Railway Minister to drop the freight surcharge on coal. The increase in freight charge could have been met otherwise by plugging the loopholes in the railway administration. Regarding passenger amenities, I would like to draw the attention of the House to the 23rd report of the Estimates Committee wherein they say that the Committee also recommend that any shortfall against the allotment of Rs. 3 crores for passenger amenities in any particular year should be made good in the subsequent years. The other day Shri Ravinder Varma has calculated that the railway spending on passenger amenities was short by Rs. 3.27 lakhs.

There is another thing. There are two bogies attached to the Nilgiri Express from Salem Junction. The Nilgiri Express starts from Salem at 10.10 p.m. and reaches Madras at 10.10 p.m. and reaches Madras in the early morning. So also, it starts from Madras at 8.25 p.m. and reaches Salem in the early morning. There is a lot of overcrowding in those compartments. I am therefore requesting the hon. Minister to allot a third-class sleeper, coach to Salem passengers so that they may have a little convenience, because the Nilgiri Express runs nearly for eight hours from Salem to Madras.

Then, as far as the conversion of metre gauge into broad gauge is concerned, the railway administration has already converted Gudiwada to Bhimavaram and Vijayawada to Masulipatam into broad gauge lines. As far as the question of economy, speed, comfort and other things are concerned, the broad gauge system is certainly more desirable. I think there are no two opinions on this. I am not insisting on a change of everything, and all of a sudden, but I might point out one thing. We are now constructing a railway-line in between Salem and Bangalore. Now Salem to Madras is a broad gauge line; so also; Bangalore to Jalarpet is another broad gauge line. The new line which is under construction in between Salem and Bangalore is a metre gauge

line. I do not know why it must also be converted into a broad gauge one.

As far as South India is concerned, we have more of metre gauge lines than broad gauge lines. If we take the all-India average for the broad gauge system, the average comes to 40 per cent. If we take into consideration the Southern Railway alone, it comes only to 32 per cent. To that extent, the movement of traffic is held up, and there is always a bottleneck in one place or another. If we take the Madras State alone, the broad gauge system works out to an average of only 24 per cent. Therefore, I request the hon. Minister to convert the metre gauge line running between Madras and Tuticorin into a broad gauge one and also to double that track, because Neyveli lignite is coming up to Vriddachalam; a boiler plant is coming up near Tiruchirappalli and the development of the Tuticorin port is taking place. We should, therefore, prepare ourselves in time so that at a later date there is no bottleneck in the movement of traffic. These things can be done very well in my State.

As far as electrification is concerned, the electrification on the Madras-Villipuram section is over. You know that Madras has been declared as an A class city; the population is day by day increasing in and around Madras city, and so, the electrification in the suburban line is highly necessary as far as Madras city is concerned. In that connection, I wanted to suggest that Madras to Arkonam and Madras to Gummndipundi must be given top priority. I wanted to suggest another point: if it is not possible to electrify it, within a short period, I can suggest that the railway authorities should put up diesel engines on these two tracks so that the passengers may have a little more convenience and some more amenities and also have a few more trips to reach Madras.

Now, we are considering the construction of a circular railway in Calcutta. I know a number of language papers have written about the importance and necessity of a circular railway for Madras also. Madras also requires a circular railway. It is an important city; it is coming up very well and is developing rapidly. I wanted to suggest some new railway lines in the South. One is from Tirunelveli to Kanyakumari. You know Kanyakumari is a tourist attraction and is also a pilgrim centre. A lot of people are coming from the North and they are facing hardship at the Tirunelveli junction because it is not possible for them to cross the 45 miles distance from Tirunelveli to Kanyakumari. Kanyakumari is only 45 miles from Tirunelveli. There are no hills or rivers in between. The railway line can be constructed very easily. So, I am requesting the Railway Minister to include this railway line in the fourth Plan period itself.

So also, I am suggesting another railway line between Kanyakumari and Trivandrum. The third one is between Krishnagiri and Tirupattur. This line was removed before the second world war by the Britishers for their own convenience, and they had taken it somewhere else. My request is that this line must be restored.

Now, we are constructing a line between Salem and Bangalore. Salem district has been bifurcated into two; Dharmapuri is now made a district. We can construct a junction at Dharmapuri, and from there, we can put a new line to Tirupattur via Krishnagiri. This would be a very convenient line and, at the same time, it would be a remunerative line. Dharmapuri is declared a separate district. We are constructing a railway station there. It requires some retiring rooms. While we are now having the construction of a railway station at Dharmapuri—it was an ordinary taluk headquarters but now it is the district headquarters—I request the hon. Minister to construct a railway station with all the facilities for retiring rooms at Dharmapuri.

[Shri Raja Ram.]

puri. Apart from that, I wanted to suggest the Satyamangalam-Chamarajanagar, Pattukotti-Tanjavur and Chingleput-Chinnasalem lines.

Then, I wanted to say something about the labour problems in the railways. There are a number of workshops in Golden Rock. I come to understand that there is discontent and demoralisation on an unprecedented scale among its workers. The railway administration is callous in removing the discontent by meeting the minimum demands or attempting to meet their turnover. There is an incentive scheme introduced here. But the way in which they implement the scheme has led to retrenchment, and deprivation of promotion to low-paid Class IV employees and because of this, nearly 1,600 man in Golden Rock workshop alone have been rendered surplus, and thousands of employees who have put in 18 to 20 years of service are suffering without any promotion. Several works so far carried out in the Golden Rock Workshop have since been transferred to so many other centres of the State. Take, for example, the coach manufacturing unit in Golden Rock, it has been shifted to the Integral Coach Factory at Perambur. I can understand this. But the Golden Rock administration has transferred so many other things to other factories: for example, the work relating to vacuum cylinder, bolts, nuts, bushes, etc., has been transferred not to the public sector industries but to private firms. The net result is that hundreds of employees are seriously affected due to the denial of any promotion.

In the stores department, there are a number of Class IV employees; they have no scope whatsoever. The Tapase Committee recommended that the stages in promotion should be enlarged. I am requesting the hon. Minister to look into this aspect of the matter I am also requesting the hon. Minister to give a special scale of pay for the stores khalassies as against the other khalassies in the Railways.

In the last budget, while the Railway Minister was replying to the debate, he cut a joke in his speech and said that he had been to Kolhapur station to catch the train; his friends informed him that the trains are never running to time. But on that particular day, the particular train had reached the station at the exact time. The hon Minister immediately informed his friends about it. But his friends told him, "No, Sir; it is not today's train; it is yesterday's train! Of course, he had said it in a jocular way, but somehow, it has become a reality now. Whenever you travel by the Southern Express, you will find that it never runs to time. A dining car is also attached to it, but it often becomes sick. These things must be rectified.

With these words, I conclude. ,

13 hrs.

Shri Rane (Buldana): Sir, I want to make a few suggestions for the consideration of the Railway Minister. The first suggestion relates to my constituency—a new line from Jalna to Khamgaon should be undertaken immediately. The second suggestion relates to want of facilities for the passengers at the small railway stations—the way-side stations. The third suggestion relates to the need for reduction of freight on banana traffic.

Before I elaborate these suggestions I want to join the other members in congratulating the Railway Minister and the railway employees for the splendid work they have done during the Indo-Pakistan conflict. In addition I want to express my gratitude to Mr. Patil, the Railway Minister and Dr. Ram Subhag Singh, the Minister of State. You know Sir, my district grows about 50 per cent of the bananas produced in India and about 10,000 wagons are sent to Delhi from my district. In the peak season, my district transports to Delhi about 100 wagons daily. On account of the Indo-Pak conflict, not a single wagon was

available for about a fortnight. When I approached Dr. Ram Subhag Singh and Mr. S. K. Patil, immediately within a few days, they set right the traffic of plantains and saved the growers from utter ruin. Had they not taken such immediate steps. I am afraid the growers in my district would have been utterly ruined. I, therefore, express my sincere gratitude to the Ministers.

Coming to other points, I submit that the facilities for passengers at wayside stations are most unsatisfactory. The interval between the trains is 16 hours. I brought this to the notice of the Railway Minister last year, but nothing has been done. I submit that these intervals should be reduced. At present, the officers in the Ministry are very ingenious people. They convert passenger trains into express trains, without substituting any passenger trains. The result is that the interval between two trains amounts to 16 hours or even more. This causes the greatest hardship for passengers at small stations. Even the facilities which were available in pre-war days are not available today. In pre-war days, many shuttle trains were running. I am speaking about Central Railways. There was one shuttle train from Bhusaval to Chulisgaon and another shuttle from Bhusaval to Burhanpur and Khandva. These two trains were running at least twice a day, so that the interval between two trains was not more than 5 or 6 hours. I submit that these trains should be restored and immediate steps should be taken to that effect.

I come to the most important problem about reduction of rates of freight for fresh fruits, vegetables and especially bananas. Before 1944, the freight was charged at half the parcel rate. From one station—Savda—about 40 wagons a day are exported in the peak season. I do not want to bother the ministers with more figures; they can examine the figures for all the stations. I am giving the rates from Savda to Delhi. Before 1944, the

rates were half parcel rates, i.e. about Rs. 450 per plantain wagon. It went up to Rs. 575 in 1949. In 1949, the railway was kind enough to reduce the rates to one-fourth parcel rate. But in actuality the rates shot up to over Rs. 1,000. Since then, in 1963, it went up to Rs. 1300, i.e. more than treble—an increase of 250 per cent.

During the last 10 or 15 years, I have been trying my best to see that the rates are reduced, because it affects the growers of my district. As I said, my district sends about 10,000 wagons of bananas to Delhi. My district pays Rs. 1.25 crores by way of railway freight. The freight has gone up by more than three times. These rates are in my opinion unjust, inequitable and very harsh. I therefore request the minister to look into the structure of freight and to reduce it by 50 per cent.

13.08 hrs

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

I want to make some other suggestions which are pending since 1949. The railway should manufacture special types of wagons for the traffic of plantains. At present the wagons are made of steel; even the sides are made of steel. It should have wooden sides. I find from the books that 2000 to 3000 wagons are manufactured by us every month. Now that we have got Ministers who believe in the farmer-oriented policy, I request them to look into the question of manufacture of wagons and reduction of freight.

The time for running Coaching Special from Bhusawal to Delhi is more than 72 hours. There is no justification for this, because the plantains are loaded only at Pachora, Savda, Nimbhora and Raver. There is no necessity for halts except for watering the engine and taking coal or for changing drivers. This time could be reduced to 36 hours, if proper attempts are made. In transit, I am told the bogies are made sick purposely and they are stopped at Itarsi, Jhansi or even at Nizamuddin for 6 or 7

[Shri Rane.]

hours. I want the hon. Minister to look into these grievances and do the needful.

Then, I want to make a small suggestion about the Time-table Committee. My submission is that the Time-table Committee should either be scrapped or made more effective. My experience is this. I have got here this Bulletin issued by the Lok Sabha Secretariat. This Bulletin says that Members of this House are invited to make their proposals about changes in the time-table. My own experience is, even though I have devoted several days studying the railway time-table and to make suggestions, none of my suggestions has been accepted. Perhaps they are meant for rejection. The Time-table Committee sits on one day only for a few hours. I cannot understand how all the members of the Committee can study within a few hours the whole time-table and suggest changes. Therefore, as I said, my submission is that the Time-table Committee should either be scrapped or be made more effective. Let them sit for three days or even five days; it does not matter. But the suggestions of the public should be taken into consideration and changes made in the time-table. Another suggestion in this respect is, changes in the time-table should not be by a few minutes. For instance, if a train starts at 9.47, the change made is that it will start at 9.40 or 9.50, a few minutes; this side or that side. Why make such changes every other day and ask the passengers to look to the time-table for these changes of a few minutes? Therefore, once again I want to stress my suggestion that the Time-table Committee should either be scrapped or be made more effective and they should be made to study the suggestions made by the public.

Then I come to my last point. I have gone through this big volume: "Works, Machinery and Rolling Stock programmes". I find that many works of doubling the lines are being under-

taken. From my experience of the Central Railway I can say that this work goes very slow. From Bwdni to Bina, Bhopal or Jhnsi, for the last ten years the work has been going on but it has not been completed. I remember, when Shri Alagesan was the Deputy Minister of Railways, he opened the double-line work in 1954 or 1955. But the whole work even after 10 or 11 years has not been completed. There are still many patches left. I cannot understand why this work should go very slow.

With these remarks, Sir, I request the hon. Minister to look into all these grievances and do something to provide more convenience and comfort to the passengers.

श्री गुलशन (भटिडा) : उपाध्यक्ष महोदय मैं रेलवे के बजट पर बोलने जा रहा हूँ। रेलवे एक विशेष विभाग है जिस ने देश की स्वतन्त्रता के बाद काफी उन्नति की है। जहाँ तक इसकी उन्नति का सम्बन्ध है देश की जनता को और भी इस की जरूरत है क्योंकि देखा जाता है कि बहुत सारी जगहों पर नई नई लाइनें बिछाई गई हैं। रेलवे स्टेशनों के मुसाफिरखानों के निर्माण में भी कुछ प्रगति हुई है लेकिन बहुत सी ऐसी जगहें हैं जहाँ पर अब भी आवश्यकता बाकी है।

रेलवे मंत्रालय में जहाँ इस काम में प्रगति की है कुछ नई लाइनें कुछ नये डब्बे और कुछ नये कारखाने बनाने और मुसाफिरों को सुविधायक देने के लिये कदम उठाये हैं—और उस का यह काम श्लाघा योग्य है—वहाँ साथ ही इस महकमे में अष्टाचार की उन्नति भी इस से ज्यादा हुई है। इसलिये मैं चाहूँगा कि जहाँ तक पिछड़े हुए इलाकों का सम्बन्ध है वहाँ इस बात की और काफी ध्यान दिया जाये। वहाँ पर रेल की पटरियों की और रेलगाड़ियों की जरूरत है। इस को जल्द से जल्द हाथ में लिया जाना चाहिये। हम देखते हैं कि

यह महकमा और कोई काम शुरू करता है तो उस में देर होती है। जैसा मैं ने बजट में देखा हिन्दू मल कोट से गंगा नगर तक एक नई लाइन बिछाने की व्यवस्था की गई है लेकिन उस में काफी देर हो गई है। वह काम अभी तक दर्भान में लटक रहा है। इसी तरह से मैं कहना चाहता हूँ कि भटिंडा शायद नारिन रेलवे के सबसे बड़े जंक्शनों में है। उसकी उन्नति के बारे में पहले भी एक दो दफे मंत्री महोदय को लिखा गया कि वहाँ प्लेटफार्मों के ऊपर मुनफिर लोग धूप सरदी और गर्मी से बच नहीं सकते क्योंकि किती भी प्लेटफार्म पर शेड नहीं है।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि दिल्ली से जो गाड़ी फीरोजपुर की तरफ जाती है वह भी ऐसी है कि सरहद तक एक ही ट्रेन जाती है। चाहिये तो यह था कि यह डबल लाइन होती लेकिन आज कल एक ही ट्रेन जाती है जो कि रात के समय आती है। जो बहुत बड़े बड़े व्यापारी फीरोजपुर भटिंडा या दूसरी जगहों को जाना चाहते हैं वे इस का इस्तेमाल नहीं कर सकते हैं और इस से लोगों की आवश्यकता पूरी नहीं हो पाती है। कई दफे कहा गया है कि अगर इंडिया एक्सप्रेस जो कि संयुक्त पंजाब में पहले हावड़ा से रावलपिंडी तक जाती थी अब वह दिल्ली में रुक जाती है। अगर एक मेल वहाँ और चलाई जाये तो उस से सरहदी इलाके के लोगों को बहुत लाभ पहुंच सकता है। मुझे एक दफे रैसिंजर गाड़ी में जाने का मौका मिला। मैं ने देखा कि वहाँ जो रेल के डब्बे होते हैं वह मालूम नहीं बाबा आदम के जमाने के हैं या अंग्रेज उन को बाकी छोड़ गये वह ऐसे हैं जिन में इंडिकियों नहीं हैं यीने नहीं हैं पानी का नल नहीं चलता। सफाई का इन्व भी शायद बाबा आदम के जमाने से चला आ रहा है। वह डा० राम सुभा सिंह के जमाने का नहीं मालूम होता। दिल्ली से पीने सात बजे गाड़ी चलती है। मैंने उसने देखा कि फीरोजपुर तक इतनी

सवारियां थीं कि लोग छतों पर चढ़ने के लिये उतावले हो रहे थे लेकिन फिर भी यात्रियों की जरूरत पूरी नहीं होती। इस दृष्टि से दिल्ली में स्टेशन से उस पर जाने वाले जो अखबार होते हैं या रिसेले होते हैं जिन के कई तरह के बंडल होते हैं। वह गायब हो जाया करते हैं और लोग रोते पीटते रह जाते हैं। शायद मंत्री महोदय को याद होगा कि एक पत्र भी इस चोरी के बारे में मेरे पास आया था जिस को मैं ने उन को भेंट कर दिया था लेकिन उस पर कोई अमल नहीं हुआ।

मैं मंत्री महोदय को बतलाना चाहता हूँ कि इस वक्त कार्रवाई में जो ढील पड़ती है उस के कारण क्या है। जो बड़े बड़े अफसर हैं चार चार हजार या छः छः हजार रुपये वेतन लेने वाले थह तो जाते हैं बड़े ठाठ के साथ जब एक छोटे से अफसर को भी जाना होता है तो एक डिब्बा स्पेशल साथ लग जाता है। साथ के डिब्बे में जो पैजेंजर होते हैं वह इतनी तंगी में जाते हैं जबकि इधर केवल एक के लिए ही एक डिब्बा पूरा जाता है। जो थंड क्लास के पैजेंजर होते हैं उनको बैठने के लिए भी सोने की बात तो गयी जगह नहीं मिलती। इसलिए जो भी सुविधायें हैं वह बड़े बड़े अफसरों को मिलती हैं। बड़े बड़े अफसरों के पास तो सरकारी कार भी है उनको स्पेशल गाड़ी भी मिल जाती है बहुत बड़ी कोठी भी है पांच छः सात हजार तक वेतन भी उनको मिल जाता है और उसके साथ साथ हेराफेरी भी है। जो स्कैंडल होते हैं उसमें छोटे कर्मचारी तो किती ने तार निकाल लिया किसी ने सीट से कुछ निकाल लिया या किसी ने छोटा सा पुर्जा कोई निकाल लिया लेकिन जो बड़े अफसर हैं वह लाख नहीं, दो लाख नहीं, दस दस लाख और करोड़ों रुपये के स्कैंडल भी करते हैं। तनख्वाह भी ज्यादा लेते हैं, कोठी भी बड़ी है, सरकारी कार भी उनके पास है, अपरासी उनका बिछाने के

[श्री गुलशन]

लिए अगर बूट साफ करने के लिए है, सब कुछ उनके पास है। लेकिन वह किस स्टेशन पर जाते हैं, अगर लोग उनके पास शिकायत करते हैं तो वह अफसर ठाट के साथ, गाड़ी से नीचे भी नहीं उतरते। अगर कोई उस इलाके का प्रतिनिधि या इस सदन का सदस्य भी दफ्तर में जाकर बात करना चाहे अपने इलाके की या और कोई तो वह उसकी बात को दुस्त समझते हुए उससे उस वक्त जरूर कहेंगे कि हां, आपका काम हो जायगा। लेकिन दो साल बाद पता करिये तो भी बात वहीं की वहीं रहती है। दूसरी तरफ जो छोटे मुलाजिम हैं उनको बेचारों को खाने के लिए, बच्चों की पढ़ाई के लिए, पहनने के लिए, कुछ नहीं है। उनको जो मकान मिले हैं, एक दिन मैं मजदूर कालोनी में भटिंडा में गया। देखा छोटे छोटे कमरे हैं जहाँ बच्चे भी नहीं बैठ सकते और अफसरों के लिए चार चार पांच पांच एकड़ जमीन कोठी के साथ लगी हुई है।

पिछले साल इसी सदन में चर्चा हुई थी, वाराणसी के जनरल मैनेजर ने स्कैंडल किया था जो वर्कशाप के थे और इसी तरह मेन रेलवे स्टेशन दिल्ली के ऊपर एक बहुत बड़े अधिकारी का स्कैंडल पकड़ा गया था। वह चर्चा चली लेकिन उनका जादू भी साथ साथ चल गया। मालूम नहीं कहां वह स्कैंडल गया, कहां वह शिकायत गयी? वह सब जहां का तहां रह गया। दूसरी तरफ अगर कोई चपरासी चौकीदार या खलासी के बराखलाफ छोटी सी शिकायत भी आ जाय तो उसको छोड़ा नहीं जाता। इस डिपार्टमेंट में एक विजिलेंस कमीशन बना हुआ है। वह कमीशन भ्रष्टाचार खत्म करने के लिए एक विभाग के रूप में खोला गया था। लेकिन अगर उनके काम और उनके कर्तव्यों को देखा जाय तो मैं यह कह सकता हूँ कि वह जो डिपार्टमेंट है वह खुद ही भ्रष्टाचार का रूप धारण करके बैठ गया है।

इसलिए डिप्टी स्पीकर साहब, इस वक्त बड़े अफसर जो हैं उनकी तनख्वाह कम की जानी चाहिए और छोटे कर्मचारी जो इस मंहगाई के जमाने में पिसे जा रहे हैं, उन लोगों को और तनख्वाह और दूसरी सुविधायें दी जानी चाहियें। इस वक्त जहां तक आजादी देश में आयी, उस आजादी के आने से इन मुलाजिमों को कोई फर्क नहीं पड़ा है। अगर वहीं वहीं अपनी आवाज सरकार तक पहुंचाने के लिए, सरकार की पालिसी के मुताबिक वह यूनियन बनाते हैं तो सरकार के नीचे वाले जो छोटे और बड़े अधिकारी होते हैं वह उनमें फूट डालने के लिए एक मुकाबिले की और यूनियन बना देते हैं। जिसको मान्यता देनी होती है वह उनको अपनी इच्छा पर होता है। वह कहते हैं कि भाई किसको मान्यता दें, एक यह भी यूनियन है एक यह भी यूनियन है। तो जो अफसरों की ज्यादा परिक्रमा जाकर करे उसको मान्यता दे देते हैं। दूसरे की बात नहीं मानते। रेलवे के मजदूर जो कि पट्टी पर काम करते हैं या वर्कशाप में काम करते हैं वह तो पांच पांच दस दस वर्ष तक काम करते रहते हैं रात को भी वह काम करते हैं लेकिन तीन तीन चार चार वर्ष तक उनको वहीं परम नैट नहीं दिया जाता। इसलिए मेरा यह कहना है कि जो तीन चार वर्ष से काम कर रहे हैं वह चाहे लेबर हों या कोई भी काम करते हों उनको परम नैट दिया जाना चाहिए। ऐसे ही जो छोटे मुलाजिम हैं वेटिंग रूम के या बैरा हैं वह 12 घंटे काम करते हैं। लेकिन 12-12 घंटे काम करने वाले उन मुलाजिमों को जो उसके लिए तनख्वाह वगैरह मिलनी चाहिए वह किसी को नहीं मिलती। और बड़े अफसर दिल्ली से दो मील भी बाहर चले जायं तो वह चार मजदूरों की तनख्वाह के बराबर एक दिन में ही टी० ए० बिल बना लेते हैं। उनको रात का काम भी करना होता है।

में दुर्गापुर वितरित रूकेना और भिजाई सर्नी स्थलों के कारखाने देखे हैं छोटे मुजाजिनों की हालत वहां पर बहुत खराब है। जब भट्टी जलती है प्राग की तपटें निकलती हैं तो वह उसके सामने खड़े होते हैं जो कि छोटे मजदूर होते हैं। बड़ी पेलों वाले दूर खड़े देखते हैं और हुम कर देते हैं। ऐसा तो बड़े अफसर कर रहे हैं और जो प्राग की भट्टी में सड़ता है वह मजदूर सड़ रहे हैं। जो मुसिरा में उनही होनी चाहिए वह एक भी नहीं है।

श्री काशी राम गुप्त (अनवर) : यह विचारणा की बात आप कर रहे हैं ?

श्री गुलशन : आप भी साथ थे। दुर्गापुर में भी कारखाना है वह आप ने भी देखा है।

इसलिए मैं चाहता हूँ कि इस वक्त जहाँ तक छोटे मुजाजिनों का सवाल है उसी जो जरूर कुछ मित्रता चाहिए। एक बात मैं यह और कहूँगा कि जहाँ काम एक अफसर छोड़ जाता है वहीं वह पड़ा रहता है। जैसे मेरे इलाके में दो स्टेशनों के लिए जमीन लोगों ने अपनी तरफ से छोड़ दी परसाला जो कि बीतनेर विचारण में डबाली और भट्टी के बीच में है वहाँ पर लोगों ने जमीन छोड़ दी और एक लाइने के तीरे से पानी निकाने के लिए पुरी बनाने के लिए तीन चार बरस पहले लोगों ने एकम जमा करदी जितना कि मरुने वालों ने कहा एकम जमा करवा लिया लेकिन चार साल गुजर गये न पुली बाँटा है न एकम ही वापस मिलती है। जमीन छोड़ दी, न स्टेशन बनी और न उसी जमीन की कीमत मिली। ऐसा ही अयोधर और भट्टी के दरमियान में सरदारगढ़ स्टेशन के लिए लोगों ने जमीन छोड़ी है। एक रफा नहीं दो दफा नहीं कई कई दफा लोग गये और बड़े अधिकारियों से मिले। लेकिन उनके कन पर जूँ नहीं रेंगी। मैं चाहूँगा कि जहाँ लोगों ने जमीन छोड़ी है

और जहाँ वह सारा खर्च बर्दाश्त कर रहे हैं वहाँ स्टेशन जरूर बनने चाहिए। वहाँ गाड़ी खड़ी करनी चाहिए और फिरोजपुर के लिए एक नयी गाड़ी जो कि मेल है वह बनानी चाहिए। आज सरदार इकबाल सिंह जी उमंगी बन गये बड़ी खुशी की बात है। लेकिन वह भी जब हमारे साथ होते थे तो इस बात के लिए यत्न करते रहे कि यह अपर इंडिया एक्सप्रेस जो है यह दिल्ली से फिरोजपुर तक जानी चाहिए। वह बैठे हुए हैं। मुझे आशा है कि वह भी डक्टर साहब तक यह बात पहुँचायेंगे कहेंगे और जोर लगायेंगे।

एक बात मैं और कहना चाहता हूँ और वह यह है कि भट्टी जहाँ के लोग 95 प्रतिशत पंजाबी बोलने वाले हैं जो कि वहाँ इधर उधर से गाड़ी से आते हैं या किसी को इधर उधर जाना होता है तो जो ब्राडकास्ट करने वाला होता है कि इतने टाइम पर गाड़ी आयेगी वह पंजाबी का एक लब्ध कहना भी अपने आप की हक समझता है तो उससे वह लोग क्या लाभ उठा सकते हैं जहाँ पंजाबी बोलने वाले लोग हैं वहाँ भी पंजाबी में एनाउंसमेंट टाइम का न किया जाय तो मैं समझता हूँ कि आज यह भी पंजाबी के साथ एक बहुत बड़ा अन्याय है।

डिप्टी स्पीकर साहब मैं एक बात पिछड़ी जाति और अनुचित जातियों के जो मुजाजिम रेलवे में हैं उनके बारे में कहना चाहता हूँ। पहली बात तो यह है कि इनके लिए जो रिजर्व सीटें हैं वह पूरी नहीं होती। अगर पूरी हो जाय तो उस को वह सुविधाएँ नहीं मिलती हैं। जहाँ जहाँ भी कोई मुजाजिम छोटा है बड़ा है वह दूसरे के दबाव के नीचे रहता है और उस को आजादी के साथ काम करने का समय नहीं मिलता। अगर वह ऐसा कुछ करना भी चाहे तो इधर से भी और उधर से भी उसको दबाया जाता है।

[श्री गुलशन

जहाँ जहाँ भी वह लोग रहते हैं उन की क्या दशा है ? मैं इस को दो मिसालें देना चाहता हूँ कि जहाँ तक उनके रिजर्वेशन को पूरा करने का सम्बन्ध है और प्रमोशन मिलने का सवाल है तो कैसे उस को परेशान किया जाता है । मेरे पास एक, दो मिसालें हैं जो मैं आप को बताना चाहता हूँ कि इन लोगों को कैसे जलौल किया जाता है ? हिसार का स्टेशन मास्टर जो कि एक हरिजन था वह बतौर सुपरिन्टेंडेंट के अम्बाला कैंट में तबदील कर दिया गया । हुआ यह कि वह वहाँ बचारा 17, 18 रोज बैठा रहा किसी ने चाजं नहीं दिया फिर कह दिया कि आप लखनऊ में जाइये और वह लखनऊ चला गया । वहाँ हेराफेरो के साथ उस को फिर भी चाजं नहीं मिला । यहाँ हैडक्वार्टर से जनरल मैनेजर ने अपना खास आदमी भेजा और तब कहीं बहुत देर के बाद उसको चाजं दिलवाया और वह कहीं तब जाकर काम पर लगा ।

एक और केस स्पेशल ए० डब्लू० आई रिवाड़ी बोकानेर डिवीजन का था । उस ने बार बार तबादले के लिए अर्ज किया । इस पर उसका तबादला कानपुर जबानी कर दिया और उस से कह दिया गया कि आप कानपुर जाइये । वह कानपुर गया । कानपुर वाले कहने लगे कि हमारे पास कोई जगह नहीं है आप वापिस हैडक्वार्टर पर जाइये । वह बचारा वापिस दिल्ली आया । फिर उसको कह दिया कि सूरतगढ़ जाओ, फिर कहा कि जैदसर बोकानेर चले जाओ और वह वहाँ चला गया । वहाँ टेलीफोन कर दिया कि उसको वहाँ पोस्ट नहीं करना है, टेलीफोन कर दिया कि उस जगह पर उसे जगह नहीं मिलनी चाहिए तो फिर उस को और जगह भेजा गया । फिर उस के बाद उसे एलनाबाद भेजा गया । फिर उस को किसी और जगह भेजा गया । उसके बाद उस को कह दिया गया कि वह नगीना सिंह के पास

चला जाय । अब नगीना सिंह न मालूम किसी स्टेशन का नाम था या किसी आदमी का नाम था । वह नगीना सिंह को बुझता फिरा, तलाश करता फिरा लेकिन उसे पता नहीं लग सका कि कौन नगीना सिंह है । मेरे कहने का मतलब यह है कि इस तरह से तबादला किया गया कि वह बेचारा तीन महाने इधर से उधर घूमता फिरता रहा । मेरे कहने का मतलब यह है कि रेलवेज में पिछड़ी जाति वालों को इस तरह से परेशान किया जाता है । एक तो जितनी उनकी पोस्ट्स रहनी चाहिए वह पूरी उन्हें नहीं मिलती हैं और अगर पूरी मिल भी जायं तो उनको तरक्की नहीं मिलती है । इसलिए मैं चाहता हूँ कि उन के साथ इंसान किया जाय ।

एक अर्ज कर के मैं बैठ जाता हूँ । जो छोटे मुलाजिम होते हैं उन्हें यह जो लोअल बोर्डिंग के चुनाव होते हैं तो इन छोटी बोर्डिंग में उन को अवसर मिलना चाहिए लेकिन अफसर लोग यह सोचते हैं कि अगर किसी बोर्डिंग में हमारे मुलाजिम चुन कर आ गये जो कि ला के तहत आ जाने चाहिए तो वह समझते हैं कि यह हाकिम बन जाएगा और हमारी सरदारी नहीं मानेगा तो उस को एसा करने से मना कर दिया है । अगर हुक्म भी देते हैं तो देर से देते हैं जबकि चांस निकल जाता है ।

अन्त में मैं कुछ सुझाव देकर अपना भाषण समाप्त करूंगा । रेलवे लाइंस के आस पास बहुत सारी ऐसी जमीनें पड़ी हुई हैं जोकि मुहकमे के काम नहीं आती हैं । आज देश को अनाज की जरूरत है और जमीन फालतू पड़ी हुई है तो मैं चाहूंगा कि वह जमीन सरकार खेती मजदूरों को दे दे ताकि देश का अनाज की पैदावार में बढ़ोतरी हो और जो बरौजगार हैं वह काम पर लग जायं । खास तौर पर जो अनुसूचित जाति के खेत मजदूर हैं, उनको इस काम में लगाया जाय ।

आज रेलवेज में बड़े अफसरों द्वारा स्कैंडल होते हैं, जिससे कि देश को काफी नुकसान पहुंचता है। जरूरत इस बात की है कि ऐसे बड़े-बड़े अफसरान जो चार-चार पांच-पांच हजार रुपया माहवार तनख्वाह लेते हैं और जिनका भत्ता साल में लाखों पहुंच जाता है उनके साथ सरकार सख्ती से बर्ताव करे। इन अफसरों द्वारा पुराने रेल के डिब्बों के बेचने में भी काफी स्कैंडल किया जाता है। दो लाख की कीमत का डिब्बा आठ-आठ, दस-दस लाख में बेच दिया जाता है, जब कि रेकार्ड में दिखाया जाता है कि वह तान लाख रुपये का बिना और बाकी की रकम उनकी जेब में चली जाती है। इसलिए मेरा यह सुझाव है कि ऐसे अफसरान जो कि इस तरह की हरकतें करते हैं, उनकी तनख्वाह कम की जाय। जो बड़े अफसर हैं, उनकी भी दो आंखें हैं और दो हाथ और दो पैर हैं और एक मजदूर की भी वही दो आंखें, दो हाथ व दो पैर हैं, दोनों को ही खुदा ने पैदा किया है, इतने बड़े भारी अन्तर की क्या वजह है? एक के पास तो रहने के लिए आलीशान बंगला, मोटर, नौकर व चपरसी वगैरह हैं और दूसरे के पास रहने को झोपड़ा भी न हो और अपने परिवार का पालन पोषण करना भी कठिन हो। इसलिए बड़ी जरूरत है कि इन बड़े रेलवे अफसरान की तनख्वाह में कटौती की जाय और छोटे कर्मचारियों को राहत प्रदान का जाये। कांग्रेस आजादी प्राप्त होने से पहले यह दावा किया करती थी कि आजाद हिन्दुस्तान में किसी को भी पांच सौ से अधिक तनख्वाह नहीं मिलेगी और सौ रुपये से कम किसी की तनख्वाह नहीं होगी। उस आघार पर बड़े अफसरान की तनख्वाह कम की जाय और जो छोटे मुलाजिम हैं, उनकी तनख्वाह बढ़ाई जाय।

हर रेलगाड़ी में प्रथम श्रेणी के डिब्बे लगे रहते हैं। मेरी यह विनती है कि आज के प्रजातन्त्रीय युग में इन फर्स्ट क्लास के

डिब्बों का कोई प्राचित्य नहीं है और इनको उड़ा देना चाहिए। आज के दिन बड़े-बड़े अफसरान जो अलग-अलग पूरे का पूरा डिब्बा लेकर जहां चाहें हिन्दुस्तान में घूमते फिरते हैं, उस पर रोक लगानी चाहिए, जब कि दूसरी तरफ हम देखते हैं कि उन्हीं के बगल के थर्ड क्लास के डिब्बों में आदमी ठसाठस भरे होते हैं, सौ-सौ, दो-दो सौ आदमी तक धसे रहते हैं, तो इस अत्याधिक क्रीड को कम करने के लिए वह अफसरान वाले सेलूस और फर्स्ट क्लास के डिब्बे खत्म करके इधर थर्ड क्लास में लगा दिये जायें। अलबत्ता लम्बे सफर वाले यात्रियों के लिए सोने का सुविधा देना चाहिए और उनके लिए थर्ड क्लास में सोने की व्यवस्था की जाय। लेकिन फर्स्ट क्लास के डिब्बे उड़ा दिये जायें।

मैं चाहता हूँ कि इंडियन ग्रुपर एक्सप्रेस रेलगाड़ी को दिल्ली से फिरोजपुर तक एक्सटेंड कर दिया जायें। इसके अलावा भटिंडा जंक्शन के प्लेटफाम पर यात्रियों के आराम के लिए शेड लगा दिया जाये ताकि वे धूप व सर्दी आदि से बच सकें। बस, इन अफ्फाज के साथ मैं अपनी बात खत्म करता हूँ।

Shri C. K. Bhattacharyya (Raiganj):
Mr. Deputy-Speaker, Sir, I have a few suggestions to make here.

The first is that there should be another terminus station for Calcutta on the eastern side of the river. That is the only way to relieve the pressure on Howrah station and on the Sealdah station. The people who have to come to Howrah station are, at times, held up for hours together, for two hours or three hours or four or even five hours, at the Bridge approach. It has been the experience at times that the crowd of traffic just creates a bottle-neck and the people are held up. About two lakhs of passengers pass through Howrah Bridge everyday. The only way to relieve the congestion is to have a fresh terminus station on the eastern side of the river. This terminal station may be cons-

[Shri C. K. Bhattacharyya.]

constructed at Dakshineswar or at Baranagar on the B. T. Road or at Dum Dum or at Sham Bazar at any one of these places, this terminal station may be constructed. When I say this, I refer to the present railway administration to an old report of the Railways after the Bally Bridge was constructed. One special purpose of constructing the Bally Bridge was that Sealdah would be made the main station for Calcutta and Howrah will be retained only for the suburban traffic on that side. If the Railway Minister has sufficient enthusiasm for research, he may find out that report and read it for himself. Many years back when the Bally Bridge was constructed, the whole idea was that the entire traffic would be diverted to Sealdah on the eastern side of the river and not to Howrah which makes the passengers walk over the bridge to Calcutta. That was the object. But in actual working of the scheme, that object has not been carried out. What I suggest now would be partial fulfilment of that object—if the Railways make a plan to have a terminal station and terminate some of the long-distance trains at one of these places. This is number one.

Number two would be the circular railway for Calcutta, which has been discussed in this House for a number of times. Speaking on this subject, I am reminded of the scheme made for shifting the Sealdah Station to farther east. In the interest of the Railways and in the interest of the people, this should have been done. But the difficulty now is that the area has been built up rather largely. If, with the original planning that Sealdah would be made the main Station, this had been taken up by the Railways, the difficulty in which we find ourselves now would not have been there. Even then, some shifting may be made by having a fresh terminal station at one of the places which I have suggested.

Then I shall say something about privately managed railways. One of these railways is the Bankura-Damo-

dar Railway. The Government is pledged to compensate the Railways with some money according to a certain guarantee given to them. The line is not taken over because the opinion has been given that it will cause an annual loss of Rs. 4½ lakhs. But, on the other hand, to keep up the guarantee that the Government has given to this B. D. Railway, they pay about Rs. 8½ lakhs per year as subsidy. There is much talk about railway economics. This is an economics which I do not understand; the line is not taken over because there will be an annual loss of Rs. 4½ lakhs but, on the other hand, Rs. 8½ lakhs are given as subsidy; it is difficult to make out what this means, and under the present budget, Rs. 8½ lakhs have been raised to Rs. 10.75 lakhs. There is an option with the Government to be exercised for taking over this line. It comes at the end of ten years. The option comes next time on 31st March, 1967. I request the hon. Minister to make a particular note of this day when the option is to be exercised by the Government. I request him—I suggest to the Railways—that the option be exercised on that day and the line be taken over. The Railways should undergo a loss of Rs. 4½ lakhs a year in maintaining the line rather than paying about Rs. 11 lakhs per year as subsidy to the private railways. If the Railway Board takes up the line, I believe the annual loss of Rs. 4½ lakhs will be somewhat or better made up by the higher passenger traffic and goods traffic that they may have.

I shall now come to north Bengal, i.e., about West Dinajpur district, about which Mr. Dinen Bhattacharyya spoke on that day. It has been repeatedly stated here that surveys have been made for having a line to Hili on The Pakistan border from the present broad Gauge line from Khejuria Ghat to Siliguri, but in spite of the surveys having been made the line has not yet been constructed. This hill is a disputed point as any time this dis-

pute may be raised by Pakistan and the Government may find itself in difficulty. Now Nandaji has a border police under him and I do not know how this border police will move. In times of difficulty they will find it almost impossible to move the police quickly to the Pakistan border unless the survey that has already been made is worked out. There is a road, of course, but the road goes through very shaky bridges and in the event of any of the bridges going down or giving way or becoming unworkable, the entire border police scheme of the Home Minister will come to a deadlock.

In the same railway there is another line which goes to the Pakistan border, i.e., the line from Barsoi to Radikapur from the same broad gauge. Of this also I have spoken a number of times. I suggested that the line should be converted into a broad gauge but it has not been done, though Shri Jagjivan Ram, when he was the Railway Minister, gave a definite assurance to the public that this part of metre gauge would be converted into a broad gauge. From this Explanatory Memorandum I find that the other metre gauge portions in that area are being converted into broad gauge but I do not know why this particular portion is left out. On page 49 of the Explanatory Memorandum it is said:

"Construction of a BG line from New Jalpaiguri to Mukuria and conversion of the existing metre gauge sections Mukuria-Kumedpur and Katihar-Singhabad into broad-gauge."

The line that I am speaking of is just by the side of this M. G. line. It is a strange scheme or plan that, while all these lines are being converted into broad gauge, this particular link is being left out. Again, there are other sections too:

"Conversion of the existing metre gauge line from Siliguri to Haldibari to broad gauge."

But this particular line, for which the Railway Minister himself gave a public assurance, is being left out. I do not know what is the idea of the Railway Board, about the sanctity of

the assurances that the Ministers give in public or about their obligation to carry into effect those assurances which are given to the people openly. In any case, this has not been done. When I go through the Explanatory Memorandum I find that so many metre gauge sections are being converted into broad gauge. I would request the hon. Minister to check the map of that area and make an inquiry why this portion which is one of the most vital links is not being converted into broad gauge, because it is the only railway line that leads to the Pakistan border; if this is not converted, then at times of difficulty, if you want to move men and material from Calcutta to the Pakistan border, you will find yourself in difficulty to reach the other side of the river; the bogies will not move unless the line is converted into broad gauge. On the last occasion when I spoke the hon. Minister had assured me that he would go through the files. I do not know whether he has had time to go through the files. At least this time I would request him to devote some of his much-pre-Occupied moments to go through the files regarding this portion and do the needful so that the difficulty experienced by the people is removed.

About the Balurghat section, a petition has been submitted to Parliament, which has been signed by 25,000 people, for having the survey put into effect. This is an area from which foodgrains go to different parts and unless there is proper railway link, in spite of foodgrains being there in sufficient quantities, the area requiring those foodgrains will find itself in difficulty for want of those foodgrains.

In conclusion, I would particularly mention that the strategic position of Hili is of vital importance and should not escape the notice of the hon. Minister of Defence and also of the Railway Board. Pakistan has raised a dispute on a portion of Hili and they have tried to provoke trouble there and they may do so again. This is a portion of the railway scheme which has been surveyed but has not been

[Shri C. K. Bhattacharyya]

worked out up till now, and I would request the hon. Minister to devote some attention to it and see that it is done.

Shri Subbaraman (Madurai): I thank you for the opportunity you have given me to speak on the railway budget. I congratulate the hon. Minister of Railways, the hon. Minister of State for railways and the hon. Deputy Minister of Railways on the all-round progress that has been made by the railways. I also join in paying my humble tribute to the railwaymen who carried out their duties so splendidly and wonderfully during the Emergency.

There has been good progress in passenger traffic earnings. The increase in the case of passenger traffic is nearly 6.42 per cent. In the case of goods traffic also it has increased, but the percentage is only 1.4. Even this increase is due not to the greater volume of goods carried but due to the increase in the freight. The reasons for not having so much improvement in the earnings from goods traffic can easily be found out. The speed of the goods train is not quite satisfactory. If you look into the report you will see that the speed is increased year by year, but even then the speed actually realised is only 15 to 16 k.m. per hour, that is, about 10½ miles per hour. Even with this speed, goods can be carried at the rate of 250 miles per day, but actually you will see that it takes more than a month for the goods to travel a thousand miles, and about one and a half months to travel a distance of about 1500 miles. There is also competition from road transport. Every year, road transport operation is increasing, and even long-distance goods-traffic is diverted to road traffic. The railways being the biggest Government concern we should see that they serve the people to as great an extent as possible. Not only are there private persons in the field of road traffic, but the States are also entering this field. There should be co-ordination between the railways and road traffic. Both of them should

be supplementary and complementary to each other. If the speed of the goods trains is increased and if some more facilities are offered, then we shall have greater chances of developing the goods traffic to a greater extent. I would request the hon. Minister to attend to this very carefully.

We are glad to know that the railways have introduced now the super express train. I do not know whether this is different from the QTS. Even the QTS runs at the most only about 200 miles per day, according to the intention, but actually, however, it takes a longer time to cover the distance. So, this drawback should be removed.

New lines are laid in some important areas, so also, lines are doubled where there is necessity for development or where there is a mining area or where there is necessity in the light of the emergency. Wherever there is broad gauge, we find that the development in those areas is greater than in other areas. That is so in all the States. You may take the case of any State and you will find that the developments are more in those areas where there are broad gauge lines. In the Madras State also, the southern parts suffer very much for want of development. We have been requesting, and the Madras Government also have been requesting the railways to lay a broad gauge line from Madras to Tuticorin via Madurai. If that is not possible immediately that portion of the work between Tiruchirappalli and Tuticorin may be taken up first. The scheme is there for the development of Tuticorin as a big port. Even so, if broad gauge is not available, it may not facilitate fast development. Apart from that, the survey from Tirunelveli to Nagercoil via Cape Comorin was sanctioned but it has not been completed. That also should be done very soon, because Cape Comorin is one of the biggest pilgrim centres and also natural scenery centre, and so, the survey should be undertaken

quickly and the railway line should be extended to that place.

As regards amenities to third class passengers, I would like to submit that passengers who travel for more than 10 hours in the night should be provided with free sleeping berths. Overcrowding has been reduced to some extent, but even now the position is not at all satisfactory. 80 per cent of the capacity is taken as normal, and over and above that, it is considered to be overcrowding. If you construe it in that way, then overcrowding is said to be less than 15 per cent now, but actually I think that it would be more than double this percentage. Especially in the mail trains we see that at least 25 per cent of the people in a compartment would not have even seating accommodation. Whenever this overcrowding is there, especially in the mail trains, I would submit that overcrowding should be removed.

We also find that the food sold on the platforms is very costly. The rates should be reduced to a reasonable level. Carriages, especially the bath-rooms and lavatories in the carriages, and so also the waiting rooms and the platforms should be maintained with some more care. Of course, the railways alone would not be responsible for this. The general mass of the people, the users, should be educated to give their full cooperation. Businessmen have so many ways of propagation their wares through salesmanship. Our railways should also spend more to inculcate among people a social sense of their obligations as travellers. Education through films is a medium to do that. Film of about 400 500 ft. can be produced showing how people could cooperate in keeping things clean in the railways.

14 hrs.

Research is being carried on in various fields. This should also include construction of carriages to suit climatic conditions. Now the incentive scheme is there in only one section, the mechanical engineering section. This should be extended to other sections also. Owing

to the incentive scheme, earnings have increased by nearly 28.4 per cent and productivity by 49 per cent. This is most encouraging and should be extended to other sections.

Now dieselisation and electrification are proceeding. But this process should not be hustled or accelerated so that steam engines suffer. Chittaranjan and Varanasi are making more and more electric and diesel engines. But we should also see to it that we do not depend on foreign countries for the parts.

Coming to ticketless travel, we find that a crore of people travel without tickets. About Rs. 2.54 crores have been realised from those people. From this, one can easily see how our people are not cooperating, how that social sense is lacking. Then again as regards pulling of alarm chains, we find that in 91 per cent of the cases, it is not at all justified. All these things show that we need co-operation from the public to a greater extent.

In the budget, there has been 3 per cent increase in freight suggested. If we only manage things more efficiently, it is possible to avoid this increase.

As regards kitchen and catering, if one sees them one finds it very difficult to eat the things prepared there. The kitchen is so crampy and the cabin is so dirty. So more attention should be paid to this aspect so that passengers get cleaner food.

In one Southern Railways, some candidates have qualified themselves to become inspectors and auditors. But even though they passed the test a long time ago, they have not been given chances of promotion. This also should be looked into.

With these words, I support the Budget.

Mr. Deputy-Speaker: Shri Elias.

Shri Maurya (Aligarh): I would like to know whether you would be kind enough to give a chance or not.

Mr. Deputy-Speaker: If there is time, you will get it.

Shri Mohammad Elias (Howrah): The Railway Budget presented by the Railway Minister has not brought any good hope for the suffering millions who travel by the railways. On the other hand, it is very alarming. The first thing I notice is that nearly 30 per cent of the programme of new works has been drastically cut, although there is an indication that freight and passenger traffic would be considerably more during this year. In spite of this, Government have decided to cut all this new programme of works. It is not at all understandable. Government must explain this, because if this cut is insisted on; it will have far-reaching repercussions on other industries which are very much dependent on the railways. That is why I say it is an alarming development.

At the same time, the Budget has not offered any better amenities for the passengers. The Railways can do a lot to give more amenities to the travelling public, at the same time, they can improve the railway operations considerably, but they cannot do it for the simple reason that the railway administration has become an old, out-dated administration.

The other day, the hon. Prime Minister stated that the administrative machinery of our country has become out-dated and it must be overhauled. This applies to the Railway Board as well. This was created by the Britishers. The same old bureaucratic machinery is still continuing. It cannot cope with the gigantic problems which the railways in our country are having to face at present. That is why I say that the Railway Board must be changed; the whole administrative machinery must be overhauled. It needs a new revolutionary outlook to improve the condition of the railways and be in

tune with our present needs. The railway administration now do all their work whimsically. They do not have good planning at all. There is too heavy expenditure. Added to that, there is corruption. With all this, the condition of the railways is very fast deteriorating.

I can cite numerous examples to show how things are going on, but for the shortness of time, I do not do it. On the question of corruption, I will mention only one single instance. I refer to the contracts which are given to the big firms and the small firms. Many a time Government have stated here that most of the work will be done through cooperatives. But this is not done. It is the big firms who get the bulk of the orders from the railways. What happens is this. Most of the retired railway officials are the managing directors, directors and managers of the different private contractor firms. The present officials of the Railway Board and other offices of the railways were once subordinate to these retired persons. So they come and take big orders with a huge amount of money. Nearly 25 per cent of the money goes into the pockets of the high-placed people in the railways as bribe; 25 per cent of the money goes as profit to the private firms of contractors; only 50 per cent of the money is actually spent for these works.

We talk very much nowadays about self-reliance. During the last 100 years, the railways have not been able to manufacture 100 per cent components in their own factories and workshops. I do not believe there are no efficient persons in the railways. There are very brilliant engineers and technicians who can easily produce 100 per cent components in railway workshops. But the administration and the Government will not allow these talented engineers to do all these jobs. So Government have to lay down a concrete programme to produce all the requirements in their factories and implement it. If Government can-

not do it, it is the big private factories who benefit by that. Firms like Martin Burn owned by Sir Biren Mukerjee, the British firm of Guest, Keen Williams, and Baratiya Electric Engineering owned by Shri Tantia, one of the leading Members of this House—these firms do the bulk of the railway jobs, more than 90 per cent. If Government cannot produce all their requirements in the railway workshops, they can nationalise all these firms. That way railway's works can be done in these workshops so that Government can save a huge amount of money and the railways can progress very much.

As regards bad planning, I shall give only one instance. In the Howrah and Hooghly districts, we have got a light railway. This is the tenth year I have been dealing with the railway budget and speaking for the nationalisation of this light railway. This light railway is being subsidised by the Government, and nearly Rs. 17 lakhs is being given to Sir Biren Mukerjee, because it is owned by him. Government has not been able to nationalise it, in spite of the demand by lakhs of suffering passengers. If it is deiselised or electrified and if the railway line is doubled, the whole of Howrah and Hooghly districts can be developed properly. There is congestion in Howrah town itself, and there is no place at all for new industries to come up. So, if the railway line goes into the interior villages, the whole of Howrah District and Hooghly District can be developed properly. Howrah is the biggest centre of the engineering industry, but they do not find any place to build new industries at all. So, if this line is nationalised and improved, new factories and new industries can come up, and congestion inside Calcutta and Howrah can be minimised, but this has not been done. Government talks about democracy. They say that our country has got the biggest democracy. That is why they honour democracy in this way. The people, for years together, have been demanding nationalisation of this railway line, but because

it is owned by a private owner like Sir Biren Mukerjee, Government will not touch his skin and it will not be nationalised. But where there is no demand at all, a railway line is laid; for instance between Bijuri and Berampur, a 54 miles long line has been completed, with the expectation that there will be 14 trains every day, but seven to eight years have passed and till now only two trains are running on this line, one a passenger train and the other a goods train. This is due to bad planning. This railway has cost nearly Rs. 5 crores. This is how the railway administration plan the whole thing, and this is the way they implement it disregarding the public opinion of our country.

Similarly, in my district, Chengall station has been suddenly shifted. Due to electrification, there is a little bit change. From its original place, the station has been shifted to a place near Ludlow Jute Mill which is owned by an American mill owner. Because the mill owner demanded that this railway station should be shifted to the gate of the jute mill, within 24 hours this has been shifted near Ludlow Jute Mill, more than half a mile away from the place where it was for nearly a hundred years. All the shops and businesses have come up there. Nearly 15,000 passengers have submitted a mass petition to the railway administration and the Government—I shall place before the Minister a copy if he wants—but the Government did not pay any heed to this, saying that the railway station will remain there.

Similarly, due to electrification of the railway, there was necessity to change the overbridge at Bauria, but they are doing it in such a way that people will have great difficulty. The former overbridge used to connect both sides outside the railway station, but the railway bridge which is now being constructed will be within the railway station, so that people from outside will not be able to go inside the station and purchase tickets etc. quickly. Here also, ten to fifteen thousand people

[Shri Mohammad Elias]

have petitioned the railway administration not to change this overbridge, and there is no need at all to change it, but they are not honouring public opinion.

Last year I praised departmental catering because there was a slight improvement, but as soon as there was a little bit of praise, the food, the service, everything has deteriorated. We cannot understand how private caterers could earn so much profit and the railway cannot make so much profit. What is the difficulty in it? I have personally written many times and forwarded many mass petitions to the railway administration as to how corruption goes on. I cannot give the details here. If this corruption is stopped and management is a little improved, then the condition of departmental catering will be greatly improved. In the Western Railway it is very good, but as soon as the Northern Railway has taken up catering of the Eastern and Northern Railways, the condition has deteriorated. I think that the catering should be transferred to Eastern Railway, so that they can maintain the standards. At present, prices are going very high, with rotten food. At the same time, all the dining cars are understaffed. Actually, the *masalchi* who prepare the food are very good cooks, I know them very well, but because they do not have enough staff, they cannot prepare properly. They are also not paid properly, because they are temporary. We have hearing that they will be made permanent, but this has not been done. The workers in the catering department have been working for the last 10, 15 years, since the time of Vallabhdas, but they are still temporary. They should be made permanent, and the staff should be increased to cope with the situation.

I also reiterate the demand made by some of my hon. friends regarding a wage board for the railway workers, as is the case in every other industry, to fix their wages. This is a very old

demand. There are nearly 920 categories of railway workers, this should be streamlined, and this cannot be done without a wage board. I hope the Railway Minister in his reply will announce his decision about the constitution of a wage board.

Casual workers are also a big source of corruption. Unless they pay Rs. 5, they will not be given any work. As soon as they complete 29 or 30 days of work, they have to pay Rs. 5 to the Assistant Engineer, Supervisor or whoever is in charge of them; if they do not pay, they will not be taken again. In the Eastern and Southern Railway they get only Rs. 45, and the women workers get only Rs. 38. How can a worker, who has to work far more than a permanent worker, live on this Rs. 45. There are nearly one lakh of such casual workers in the Southeastern Railway, and similarly over one lakh in the Northern Railway and if you take all the railways, it will be six to seven lakhs. They are still kept as casual workers. They should be made permanent, justice should be done to them.

Then I come to the remodelling of Howrah station. Howrah, as you know, is as old as 100 years, and there is no change. There is the same old dining house, first, second and third class waiting rooms etc. There is scope for expending it, but there is no expansion. Over the years traffic has been increasing. I do not know the exact figures, but Howrah station handles the biggest passenger traffic in India. The same is the case with Sealdah. The Estimates Committee in its 91st Report has stated that these two railway stations must be remodelled to cope with the growing passenger traffic. They have also recommended the opening of two more railway stations, that Calcutta and Howrah must be expanded properly, that platforms must be increased as otherwise the passengers have to suffer very much. Government must take a decision about the mono railways or the circular railway for Calcutta. The city

has reached a saturation point and it cannot go on like this. Population has increased in such a way in Calcutta and these two stations should be remodelled. Government's decision should be known quickly. The condition of the workers employed under the railway electrification scheme should be looked into. They are given one job after another but are not taken permanently; permanent jobs are given to new hands and old and experienced hands are not given a chance. Last time I raised here the case of Ashu Chatterjee an employee who fought against corruption of the officers of the railway workshop at Lilooa. He has submitted a petition to the Railway Minister and to the President and other authorities; he has signed that memorandum on a ten rupee stamped paper that he would prove this corruption which goes on in the railway workshops and if he could not prove it he could be given rigorous imprisonment for ten years and his property could be confiscated. The hon. Minister assured the House that an enquiry will be made. After that assurance that man was removed; without any enquiry he had been dismissed from the service. Proper justice should be done to this person who has been fighting corruption boldly. Honest and sincere persons who fight corruption should not be victimised. If things go on like this, corruption will increase. If this case is handled properly corruption in the railway workshops at least at Lilooa will stop.

श्री रामानन्द शास्त्री (रामसनेही घाट):
 उपाध्यक्ष महोदय, आज मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि रेलवे के बजट के सम्बन्ध में बोलने के लिए मुझे आने समय दिया। बजट जैसे जैसे तरक्की करती जा रही है उसके लिए मैं रेलवे मन्त्री जी को धन्यवाद देता हूँ। लेकिन साथ ही साथ जिस प्रकार कि रेलवे तरक्की करती जा रही है वैसे कमाने में उसके साथ साथ उसमें भ्रष्टाचार भी उतना ही बढ़ता जा रहा है। जिस तरह से रेलवे तरक्की

करती जा रही है उसी पैमाने पर रेलवे में भ्रष्टाचार भी तरक्की करता जा रहा है।

एक माननीय सदस्य : भ्रष्टाचार के साथ-साथ तरक्की हो रही है।

श्री रामानन्द शास्त्री : मेरा कहना यह है कि रेलवे तरक्की कर रही है लेकिन जो भ्रष्टाचार कर्मचारियों का है वह भी बराबर उतनी ही तरक्की कर रहा है। मैं समझता हूँ कि अगर वह सही तरीके से काम हो तो करोड़ों रुपये का रेलवे को फायदा हो सकता है। इतना समय तो मुझे नहीं है कि मैं सारी बातें विस्तार से कहूँ लेकिन करीब-करीब 13-14 साल से मैं लोक-सभा में हूँ और रेलवे से ही सफर करता हूँ। ग्राम तौर पर रेलवे के कर्मचारियों से मेरा सम्बन्ध रहता है। उदाहरण के तौर पर मैं आपको बतलाऊँ कि पिछले दिनों में दिल्ली के एलेक्ट्रिक स्टोर के लिए हमने आन्दोलन किया था और रेलवे मिनिसट्री से कहा। स्पेशल पुलिस लगायी गई। लेकिन विजिलेंस आफिसर जो था वह उसमें शामिल था जिसकी वजह से दो साल उसमें लग गए। स्पेशल पुलिस लगने पर बड़ी मुश्किल से अब वहाँ कुछ लोगों को पनिशमेंट देने के लिए उन्होंने मुअत्तल किया। लेकिन जो और चोर थे उनको तरक्की देकर आगे बढ़ा दिया क्योंकि उसमें अफसर लोग भी फंसते थे। अब जिन लोगों ने बवाही बगैरह भी है उनको और हरेस किया जा रहा है। मात्र दो दो साल हो गए, उनको टी० ए० डी० ए० भी नहीं दिया जा रहा है। हमारे यहाँ पर रेवाड़ी रोड पर रमणीक लाल क्लक जो प्राया था उसको रिजर्वत लेकर डी० एम० ने देहली सराय रोहेला पर स्टोर क्लक बनाया। जब वह वहाँ पर गया और उससे काम ज्यादा देखा तो वहाँ से छुट्टी लेकर चला गया। अब कहता है कि मुझे रिजर्वत कर दो। उसी जगह पर साल भर से जो स्टोर का क्लक नहीं है, क्लास फोर में है, महेन्द्र सिंघ

[श्री रामानन्द शास्त्री]

रयागी, वह स्टोर का सारा काम कर रहा है। वह इंटर पास है। सात साल की उसकी सर्विस है। पांच साल की सर्विस के बाद ही उसको क्लर्क की जगह दे देनी चाहिए थी लेकिन सात साल की उसकी सर्विस हो गई है और वहां स्टोर क्लर्क का सारा काम वही कर रहा है, फिर भी उसको क्लर्क की जगह नहीं दी गई, इसलिए कि उसके पास रिश्तत देने के लिए पैसा नहीं है। दूसरा आदमी जो वहां रिश्तत देकर आया वह इस वकत भी छुट्टी पर है। काम सारा वही कर रहा है।

इसी प्रकार बहुत से स्टेशनों पर कोयले की चोरी का प्रश्न है। लक्सर स्टेशन पर कोयला क्लर्क जो कि कोयलों का इंचार्ज है उसको कई दफा मैंने वहां से हटवाया लेकिन वह फिर वहीं आ जाता है। ठेकेदार से 150 रुपया महीना उसका बंधा हुआ है। ठेकेदार जो अपना कोयला उठाता है तो वह अपना बोझ सा कोयला वहीं रख देता है और फिर बराबर ब्लैक करता है। पांच पांच मील पर सस्ता कोयला लोग जला रहे हैं। इसी तरह और भी स्टेशनों पर होता है। इसी तरह तारों की चोरियां होती हैं। रेलवे कर्मचारियों और अफसर लोग एन्वयारी करने जाते हैं तो देख कर के छोड़ देते हैं। अभी पिछले दिनों चार महीने हुए देहरादून स्टेशन पर मेरा जाना हुआ। वहां पर एक ऐसा गिरोह बना हुआ है जिसमें स्टेशन मास्टर और टी० टी० ई० भी शामिल हैं। मैंने उसकी शिकायत लिखी तो चार महीने से अभी तक कोई कार्य-बाह नहीं हुई और जो मैंने चिट्ठी गोपनीय लिखी थी, वह जिनके खिलाफ शिकायत थी उन लोगों को सब उसके बारे में पता चल गया कि यह यह शिकायत है। मैंने रेलवे मिनिस्टर को लिखा था और कहा था कि सी० आई० डी० से एन्वयारी कराधी जाय। लेकिन सी० आई० डी० एन्वयारी नहीं हुई और उसके पक्ष ही वह जिनके खिलाफ शिकायत थी उनको सब पता चल गया जो मैंने लिखा था

अब आज चार महीने हो गए, बताइए कंसे सबूत मिलेगा? उनका इस प्रकार का भ्रष्टाचार है और फिर बाद में वह मखौल भी उड़ते हैं। वह सब मिल कर इसमें एक हो जाते हैं। तो यह इस प्रकार का व्यापक भ्रष्टाचार है। रेलवे की तरबकी के साथ साथ में अफसर लोग यह समझते हैं कि रेलवे में काफी मुनाफा है, इसलिए जो कुछ करते हो करते रहो।

और बहुत सी बातें और लोगों ने भी कही हैं। डिब्बों में ऐसा होता है, स्टेशनों पर ऐसा होता है। एक शिकायत रेस्टोरेंट की है। रेलवे से मैं ज्यादा सफर करता हूं। खास तौर पर लखनऊ स्टेशन पर जो रेस्टोरेंट है, पहले तो ठेकेदारों का रेस्टोरेंट होता था, जरा भी शिवायत होती थी तो वह सोचते थे कि हमारा ठेका खत्म हो जायगा इसलिए वह सुधार कर लेते थे, लेकिन अब तो रेलवे के कर्मचारी हैं, वह समझते हैं कि हमें सरकार तनख्वाह देती है हम चाहे किसी को खाना दें चाहे न दें, हमारा कुछ नहीं हो सकता, तो वह खाना नहीं देते, चाय नहीं देते, किसी बात पर ध्यान नहीं देते। एष दो-चार लिखा तो एक चिट्ठी का गई कि आप्रक्षमा करें, इन्गे के लिए सुधार देंगे। लेकिन वह देते बाईसा ही रहा। बहुत सी बातें बहुत से भाषणों ने और कही हैं। मैं बहुत ज्यादा अंग नही बना चाहता। फिर भी कुछ छोटी मोटी बातें आपके सामने रख देना चाहता हूं।

जहां तक अप्वाइंटमेंट्स और प्रमोशंस का सवाल है, छोटे-छोटे कर्मचारियों के अप्वाइंटमेंट और उनके प्रमोशंस में भी यहां तक कि क्लर्क फोर के कर्मचारियों के सम्बन्ध में भी तीन-तीन सौ, चार-चार सौ, और दो-दो सौ रुपये की रिश्तत चलती है तब उनको नौबरी या प्रमोशंस मिलता है। कुछ ट्रेन क्लर्क जो पुराने तजुबेवार थे उनको रखा गया। उनसे काम लिया गया। लेकिन फिर बाद में ऊपर से अनट्रेंड को लाकर रख दिया गया

जा कि ज्यादातर रिश्तत दकर आये थे । उन तजुबेकार ट्रेन क्लर्कस को निकाल दिया गया तो फिर रेलवे के अन्दर ऐक्सीडेंट्स क्यों न हों ? जब वहां तजुबेकार पुराने लोगों को हटा कर नये अनट्रेंड रखे जाते हैं तो इसी कारण ऐक्सीडेंट्स होते हैं । फिर एम्बवायरी करने के लिए कोई बात होती है तो उसमें नीचे वाले जो कुछ करते हैं, जो वह कहते हैं वही ऊपर मिनिस्टर साहब तक चला आता है । आप जितना ही अफसर बढ़ा रहे हैं उतने ही, ऐक्सीडेंट्स बढ़ रहे हैं और उतना ही भ्रष्टाचार फैल रहा है । पिछले दिनों मैंने रिष्ठपाल का केस भेजा था, पाटिल साहब मौजूद हैं, जब मैंने मामला उनके सामने रखा तो उन्होंने आश्वासन दिया था उसके बारे में लेकिन जब मामला जनरल मैनेजर के पास पहुंचा तो उसने उसको जगह देने के बजाय उलटे न करी से तरखाना कर दिया । अब आप देख लीजिए कि उस क्लर्क का सात रुपए और चार पैसे मकान किराया काटते हैं जो कि मकान उसे अलट हुआ था । वह सात रुपए चार पैसे शॉर्टेज रेट है और वह उसने दिया भी लेकिन उसको निकाल दिया गया । उसको बरखास्त कर दिया क्योंकि मिनिस्टर साहब ने पालियामेंट में कह दिया था कि उसको निकाल दिया गया । हकीकत यह है कि आज रेलवे में बड़ी घीगाधांगी चल रही है और गरीबों को न्याय नहीं मिल पाता है । गरीबों को आम तौर पर दबाया जाता है । मैं पुनः मन्त्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि वे इस ओर ध्यान दें और गरीबों को न्याय दिलाएं और आज जो उन को परेशान किया जाता है, वह चीज समाप्त हो ।

भ्रष्टाचार का जहां तक सम्बन्ध है, आम तौर पर देखा यह जाता है कि जितने अधिक अफसरान बढ़ाए जाते हैं, भ्रष्टाचार उतना ही अधिक फैलता है । विजिलेंस डिपार्ट-मेंट का ही मामला देख लीजिए । पाटिल साहब ने एक विजिलंस आफिसर को जो कि भ्रष्टाचारी था, उसके प्रति कार्यवाही करने का आश्वासन दिया था और कहा था कि मैं

उस अफसर को हटा दूंगा । पाटिल साहब ने उसको हटाने का आर्डर भी दे दिया लेकिन चूंकि वह एक रेलवे बोर्ड के मेम्बर का संबंधी निकल आया, वह हटाया नहीं जा सका और हमने देखा कि इस तरह से मंत्री साहब का आर्डर भी छटाई में पड़ गया । इससे आप समझ सकते हैं भ्रष्टाचार कितने व्यापक रूप में ऊंचे स्तर में फैला हुआ है । मिनिस्टर साहब के हाथ रेलवे बोर्ड के प्रागे बंधे हैं, वह उनकी भ्रष्टहेलना नहीं कर सकते और हम चूंकि उनकी पार्टी में हैं, इसलिए हमारे हाथ मिनिस्टर साहब के प्रागे बंधे हैं और जिधर हमें कहा जाता है, उधर ही हमें हाथ उठाने को विवश होना पड़ता है, क्योंकि पार्टी का अनुशासन मानना तो लाजमी हो ही जाता है । दरअसल आज नौकरशाही का बोलवाला है और उसके प्रागे किसी की भी कुछ चलती नहीं है ।

मैं आपसे निवेदन करता हूं कि मेहर-बानी करके देश की रक्षा और देश की भलाई के लिए बड़े अफसरों की तादाद मत बढ़ाइए । और उनकी तनख्वाह मत बढ़ाइए । यह कौन सा समाजवादी और प्रजातन्त्रीय युग है कि नीचे कर्मचारियों और ऊंचे कर्मचारियों के वेतनों में इतनी भारी असमानता मौजूद हो । यह अन्तर मिटना चाहिए । देखा यह जाता है कि एक छोटे कर्मचारी के यदि पांच रुपए बढ़ते हैं, तो अफसरों के उससे कई गुने अधिक बढ़ जाते हैं । मैं यह भी यहां पर कह दूं कि ज्यादा अफसर बढ़ाने से एकसीडेंट ज्यादा होते हैं । जिनकी हजारों रुपया तनख्वाह है, उनका पेट नहीं भरता है और वह उस पर भी बड़ी-बड़ी रिश्ततें लेते हैं । अब आप समझ सकते हैं कि जब रेलवे के बड़े-बड़े अफसरान की ऐसी हालत है तो बेचारे छोटे आदमी को बोध देना बेकार है । सरकार को इन बड़े भ्रष्टाचारियों को रोकने का कोई इतजाब

[श्री रामानन्द शास्त्री]

करना चाहिए, क्योंकि हमारे यहां यह कहा गया है :—

“बद्ध्यद् ग्वाचरति श्रेष्ठ भोकस्तद-
धनुवर्तते” ।

आज हालत यह हो रही है जो आपके विजिलेंस आफिसर हैं, जो आपके छापा मारने वाले हैं, उनकी आठ सौ रुपए नाजायज माहवारी बंधी हुई है। यहां दिल्ली स्टेशन बुकिंग से विजिलेंस के आफिसर को आठ सौ रुपए मिलता है। होता यह है कि जब छापा मारने के लिए कोई बैच चलने को होता है, तो उनके द्वारा यहां पहले से बुकिंग को टेलीफोन द्वारा सावधान कर दिया जाता है कि काका आ रहा है और वह उससे समझ लेते हैं कि छापा मारने वाले आ रहे हैं और वह सावधान हो जाते हैं और नतीजा यह होता है कि वहां उनके खिलाफ कोई सबूत नहीं मिल पाता है। यह नाजायज व्यापार और भी स्टेशनों पर चलता है जहां कि इस तरह वह अफसरों को बिके हुए होते हैं और घड़ल्ले से वहां पर भ्रष्टाचार चलता है और कोई उसको रोकने वाला नहीं है। इस भ्रष्टाचार के परिणामस्वरूप रेलवेज को काफी अधिक नुकसान होता है। मैं और अधिक न कहते हुए चाहूंगा कि जो कुछ मैंने निवेदन किया है उस पर मंत्री महोदय गम्भीरता से विचार करके आवश्यक जांच पड़ताल करायें।

श्री राम सहाय पाण्डेय (गुना): उपाध्यक्ष महोदय मैं बड़ा अनुगृहीत हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट के ऊपर बोलने का समय दिया। सारे प्रतिष्ठानों में रेलवेज सब से बड़ा प्रतिष्ठान भारत का है मैं अपने कई माननीय सदस्यों से सहमत हूँ जो उन्होंने एक स्वर, . . . एक मत और एक भावना से रेलवे मंत्रालय और मंत्रियों को वधाई दी है और उस वधाई में मैं अपनी वधाई भी उपस्थित करता हूँ।

इस वर्ष बजट में अनोखी बातें हुईं। उसमें सबसे अच्छी बात तो यह हुई कि यह पहला प्रतिष्ठान है, जिसने यह कहा है

कि हम आत्मनिर्भर हैं। एफिशिएंसी का जहाँ तक संबंध है, 1947 के आंकड़ों से और आज के अनुमानों से प्रतीत होता है कि 25 प्रतिशत एफिशिएंसी बढ़ी है, अच्छा कौशलपूर्ण शासन बढ़ा है और उसका अंक इस समय 86 प्रतिशत है। 1947 के पहले जहाँ हमारे प्रतिष्ठान के अन्दर एक इंजन भी नहीं बनता था, अब हम दो हजार इंजन बनाने की स्थिति में हैं।

डिजलाइजेशन और इलेक्ट्रिकेशन करके रेलवे के माध्यम से जो सेवा प्रदान की जा रही है, वह वास्तव में एक बड़ा स्वागत योग्य इनक्लाब व क्रान्ति है। डिजलाइजेशन से जैसा कि मंत्री जी ने कहा कि जितने ट्रंक रूट्स हैं उनकी रफ्तार बढ़ेगी और यात्रा के घंटे कम होंगे। सदरन एक्सप्रेस में इसकी व्यवस्था होने से चार घंटे की कमी हो जाएगी। यह व्यवस्था बड़ी आवश्यक है। आप दुनिया के और देशों को देखें तो आपको इसकी उपयोगिता मालूम पड़ जायेगी। अभी मैं जापान गया था वहाँ ओसाका टू टोकियो को जो ट्रेन जाती है, उसकी रफ्तार 125 मील प्रति घंटा है। अब हम जापान की तुलना तो नहीं कर सकते, लेकिन कोई कारण नहीं है कि जो काम जापान में हो सकता हो या इधर देशों में हो सकता हो, हम उसके बारे में अपने यहां अनुसंधान न कराएं और उसका अपने यहां फायदा उठाने की कोशिश न करें। हमें इसके लिए अपने यहां एक रिसर्च सेक्शन खोलना चाहिए। जैसा कि जापान ने अपने यहां किया है और उसके द्वारा हम यह देखें कि हम कैसे अपने रेलों की स्पीड बढ़ा सकते हैं। डिजलाइजेशन और इलेक्ट्रिकेशन जहाँ हमारी रेलगाड़ियों की रफ्तार बढ़ेगी, वहाँ यह भी परीक्षण करना चाहिए कि हम यात्रियों की निर्दिष्ट स्थान पर मथाशीघ्र पहुंचा दें।

टेलीकम्यूनिकेशन के संबंध में मेरी यह राय है कि इसे अपने यहां जारी किया जाय, ताकि एक जंक्शन से दूसरे जंक्शन में ट्रेनों को आने जाने में स्थिति का ज्ञान हो सके। इसके द्वारा ट्रेन ड्राइवर से सम्पर्क साधा जा सकता है कि ट्रेक खुला है अथवा नहीं और इस तरह ट्रेन के एक्सीडेंट्स भी कम होंगे। गाड़ियों में गति भी प्राप्त होगी और समय से गाड़ी पहुंचने में भी सुविधा हो जाएगी।

मैं मध्य प्रदेश के बारे में कुछ कहने से पहले कुछ अपने सुझाव आपके सामने पेश करना चाहता हूँ। एक सुझाव तो यह है कि बंबई, कलकत्ता, कानपुर और मद्रास जैसे जो बड़े शहर हैं, वहां पर पीक आवसं में रेल ट्रांसपोर्ट चार पांच मील की रफ्तार से मूव करता है, तो मैं चाहता हूँ कि ऐसे बड़े बड़े नगरों में आप अण्डर ग्राउंड ट्रेन्स जारी कीजिए। आप यह कह सकते हैं इसमें पूंजी की आवश्यकता पड़ेगी और चूंकि पूंजी हमारे साथ उपलब्ध है नहीं इसलिए यह काम हो नहीं पाएगा। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि आप इन चारों शहरों में कारपोरेशन बनाएं और 50 प्रतिशत पूंजी केन्द्र प्रोवाइड करे, 25 प्रतिशत राज्य करे और 25 प्रतिशत म्युनिसिपल कारपोरेशन दे। इस तरह से यह पूंजी बना कर के अण्डर ग्राउंड ट्रेन्स के काम को जारी किया जा सकता है। 50-60 लाख के जो नगर हैं और जिनकी कि जनसंख्या निरंतर बढ़ती जा रही है, वहां आज ट्रांसपोर्ट बड़ी घीमी रफ्तार से चलता है, वहां यह व्यवस्था करनी अति आवश्यक है। विशेष कर बम्बई से इस अण्डर ग्राउंड ट्रेन की व्यवस्था को आरम्भ किया जाय। आज हम वहां देखते हैं कि 3, 3 4, 4 और 5, 5 हजार लोगों को लाइन लगा कर दो-दो और तीन तीन घंटे तक सवारी प्राप्त करने के लिए प्रतीक्षा करनी पड़ती है। वहां निश्चित रूप से अण्डर ग्राउंड

ट्रेनों की व्यवस्था होने से अभी जो ट्रांसपोर्ट बड़ी स्लो स्पीड से मूव करता है, उसमें गति आएगी और जल्दी ट्रैफिक क्लियरेंस होगा। जैसे जापान ने किया है और अन्य देशों ने भी किया है, मैं चाहूंगा कि इस देश में भी इस व्यवस्था को आरम्भ किया जाय और विशेषकर बम्बई से इसकी शुरुआत करें। यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि इस युग में जहां समय का बड़ा महत्व है, किसी व्यक्ति को सवारी प्राप्त करने के लिए तीन-तीन घंटे प्रतीक्षा करनी पड़े। मैं श्री पाटिल से कहूंगा कि वे इस ओर विशेष ध्यान दे कर बम्बई से एक्सप्रेसीमेंट करें।

अमरीका में मैंने डबल डेकर ट्रेन्स चलती देखी। हमारे देश में इस तरह की व्यवस्था काफी उपयोगी सिद्ध हो सकती है। यह भीड़ को हटाने का सबसे बड़ा साधन हो सकता है। इसमें संभव है कि आपको कुछ बिजनेस को ऊंचा करना पड़े। लेकिन डबल डेकर ट्रेन्स को अर्थात् दो खंड दोमंजिली ट्रेन्स को अगर आप अपने यहां जारी करते हैं, तो हम एक बार में दुगुने यात्रियों को एक जगह से दूसरी जगह पहुंचा सकेंगे।

जहां तक रेलों के देर से पहुंचने का सवाल है, उन के द्वारा निश्चित समय पर अपनी मंजिल पर न पहुंचने का सवाल है, अभी जब मैं जापान गया था, तो मुझे पता चला कि वहां ऐसी व्यवस्था है कि अगर वहां ट्रेक रूट्स में कोई गाड़ी लेट हो जाय तो यात्रियों को फायर रिफंड कर दिया जाता है। उन का पूरा किराया वापस कर दिया जाता है। मेरा सुझाव है कि यहां भी ऐसा कुछ इन्तजाम शुरू कर दिया जाय। यद्यपि डिजलाइजेशन और इलेक्ट्रिकेशन से ट्रेनें लेट तो कम होंगी लेकिन अगर वे लेट हों तो इसके लिए मेरा सुझाव है कि अगर कोई रेलगाड़ी एक घण्टा लेट हो जाय तो यात्रियों को उनके किराये का एक प्रतिशत लौटाया जाय, दो घण्टे लेट हों जाय तो दो प्रतिशत किराया यात्रियों को लौटाया जाय। जितने

[श्री राम सहाय पांडेय]

घण्टे ट्रेन लेट हो उतने ही प्रतिशत किराया यात्रियों को वापस किया जाय । यात्रियों को उस के लिए एक फार्म दिया जाय, जिसे वह भर कर स्टेशन में दे दें । इस से रेलवे बोर्ड को यह पता चलेगा कि अगर अमुक ट्रेन की कार्यक्षमता एक विशेष निश्चित समय तक पहुंचने की हम व्यवस्था नहीं करेंगे तो उसके लिए हमें यात्रियों को कितना पैसा वापिस करना पड़ेगा । यह एक तरीका रेलों की कार्यक्षमता को बढ़ाने का हो सकता है । जापान की तरह अब हम यात्रियों को उन का पूरा किराया तो रिफंड नहीं कर सकते हैं, क्योंकि ऐसी व्यवस्था हम रखते हैं तो हो सकता है कि लोग जंजीर खींच दिया करेंगे और इस तरह पूरा रिफंड मांगेंगे । इसलिए पूरे रिफंड की बात को छोड़ दीजिये लेकिन इतना किया जाय कि अगर नेचुरली कोई ट्रेन लेट होती है तो जितने घण्टे वह लेट हो उतने ही प्रतिशत किराया यात्रियों को वापस किया जाय ।

जब मैं रेलवे के नक्शे में मध्य प्रदेश को देखता हूँ, तो मुझे बहुत निराशा होती है । जब कि और क्षेत्रों में रेलवे के विकास का कार्य हो रहा है, माइनाइजेशन हो रहा है, नई रेलवे लाइन्स दी जा रही हैं और 1 अप्रैल से 53 नई ट्रेन्स चलाई जा रही हैं, मध्य प्रदेश में ट्रंक रूट्स के अतिरिक्त और कुछ भी दिखाई नहीं देता है । हां गुना-मन्सी की ब्रांच लाइन दी गई है ।

मैं श्री पाटिल से बड़े अदब के साथ निवेदन करना चाहता हूँ कि वह रेलवे लाइन्स के सम्बन्ध में मध्य प्रदेश का सरबे करने के लिए एक हाईपावर कमीशन नियुक्त करें । मेरी इस मांग का कारण यह नहीं है कि मैं मध्य प्रदेश से चुन कर आता हूँ और इसलिए मैं उस के प्रति पक्षपात करता हूँ । बल्कि इस का कारण यह है कि मध्य प्रदेश में जोहा, कोयला, मैंगनीज, भाइका

और बाक्साइट आदि खनिज पदार्थों का विपुल भंडार है और राष्ट्र की इस सम्पत्ति के टोटल पोटेंशल को एक्सप्लायट करने के लिए यह आवश्यक है कि हम मध्य प्रदेश में अधिक से अधिक ब्रांच रूट्स दें ।

It is an undisputed fact that Madhya Pradesh is backward in regard to development of transport. With an area of 1,71,200 square miles, representing 13.4% of the country's total area, Madhya Pradesh is served very inadequately by the railways. The railway routes of 2666 miles in Madhya Pradesh hardly account for 7.54% of the total rail route mileage in India. स्टेट्स रीआर्गनाइजेशन कमीशन ने अपनी रिपोर्ट में कहा था :

"Partly as a result of the decision to erect certain new steel plants but partly also because of general economic expansion and the growth in traffic, the route and tract mileage of the railway system within the proposed unit will have to be increased and certain proposals have already been sanctioned or are under consideration."

मध्य प्रदेश में आठ जिले ऐसे हैं, जिन में एक इंच भी रेलवे लाइन नहीं है । वे जिले हैं रीवा (क्षेत्रफल : 2509 वर्ग मील), सीधी (क्षेत्रफल : 4060 वर्ग मील), पन्ना (क्षेत्रफल 2716 वर्ग मील), राजगढ़ (क्षेत्रफल : 2383 वर्ग मील), धार (क्षेत्रफल : 3150 वर्ग मील) और बस्तर (क्षेत्रफल : 15124 वर्ग मील) ।

श्री त्यागी (देहरादून) : इन को 50 पी० को ट्रिस्फर कर दिया जाये ।

श्री राम सहाय पांडेय : अब मैं आप को यह बताता हूँ कि हमारे प्रदेश में विभिन्न जिलों में कितने मील रेलवे लाइन है : सतना : 72 मील, छत्तरपुर : नहीं के बराबर, टीकमगढ़ : नहीं के बराबर, सेहोर : 56 मील, रायसेन : 20 मील, भिलसा : 48 मील, झाजापुर : 54 मील, रायगढ़ :

44 मील, सरगजा : 16 मील, ग्वालियर : 68 मील, भिड : 34 मील, शिवपुरी : 28 मील, गुना : 78 मील, दतिया : 22 मील, मंडला : 50 मील, बालाघाट : 67 मील, सागर : 96 मील, नरसिंहपुर : 60 मील, दमोह : 51 मील, इन्दौर : 52 मील, रतलाम : 73 मील, मंदसौर : 82 मील, देवास : 19 मील, खारगोन : 19 मील, झबुआ : 28 मील, दुर्ग : 90 मील ।

अगर सरकार चाहती है कि देश की आर्थिक स्थिति को ठीक करने के लिए खनिज पदार्थों से अधिक से अधिक लाभ उठाया जाये, अगर सरकार चाहती है कि कोयला, बाक्साइट और मैंगनीज आदि का पूरा इस्तेमाल हो, तो जो सुविधायें वह अन्य प्रान्तों को दे रही है—जिस के लिए हमें बड़ी प्रसन्नता है—, वे हमें भी दो जायें । मध्य प्रदेश को ट्रंक रूट्स इसलिए दिये गये हैं कि अगर दिल्ली से बम्बई जाना हो, तो स्वाभाविक है कि मध्य प्रदेश में से जायेंगे । जैसा कि मैं ने कहा है, इस बारे में मध्य प्रदेश का कम्पलीट सरवे करने के लिए एक हार्ड पावर कमोशन नियुक्त किया जाये । नई लाइन्स के बारे में भी पूरा सरवे किया जाये ।

हमारे यहां ग्वालियर—भिड, ग्वालियर—शिवपुरी और धमतुरा में नैरो गेज—छोटी लाइन—बिछी हुई है, जहां यह स्थिति है कि दस मील को यात्रा करने के लिए दस घंटे लगते हैं । इस माझून जमाने में, 1966 में, बच्चे के खिलौने जैसी इन छोटी लाइन की गाड़ियों को हटा देना चाहिए ।

इन शब्दों के साथ जहां मैं रेलवे मंत्री और रेलवे मंत्रालय की प्रशंसा करता हूं, वहां मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि मध्य प्रदेश को तरफ़ अधिक ध्यान दिया जाये ।

श्री भौर्य : आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप का बहुत ही आभारी हूं कि आप ने मुझे थोड़ा सा समय दित ।

भारतीय रेलों में राष्ट्र की लगभग 2961 करोड़ रुपये की सम्पत्ति लगी हुई है और उन में करीब 13,20,000 कर्मचारों काम करते हैं । इतने विशाल क्षेत्र से केवल 660.8 करोड़ रुपये के ग्रास रेवेन्यू का निकास होता है । यह स्थिति कोई संतोषजनक नहीं है ।

माननीय मंत्री जी ने रेलवे मंत्रालय का जो बजट पेश किया है, उस में उन्होंने गुड्ज ट्रैफिक पर तीन परसेंट सरचार्ज लगाने की बात कही है, जिस से 18.10 करोड़ रुपये की और अधिक रेवेन्यू की प्राप्ति होगी । मंत्री महोदय ने इस बढ़ोतरी के तीन मुख्य कारण बताये हैं : एक, रेलवे कन्वेन्शन कमेटी, 1965 की सिफारिशों के अनुसार लगभग सात करोड़ रुपये और अधिक डिविडेंड की दर की बढ़ोतरी के कारण देने होंगे; दो, जिन अनिवार्य वस्तुओं की रेलवे मंत्रालय को आवश्यकता है, उन के दाम बढ़ गये हैं और तीन, डीयरनेस एलाउंस और मकानों के किरायों पर अधिवः खर्च होगा ।

मैं समझता हूं कि इस का एक बहुत बड़ा कारण यह भी है कि गुड्ज ट्रैफिक का जो हमारा लक्ष्य या 245 मिलियन टन का, उस में केवल 204 मिलियन टन की प्राप्ति हुई और इस प्रकार 41 मिलियन टन की कमी रही । अगर यह लक्ष्य पूरा हो जाता, तो यह सरचार्ज लगाने की कोई आवश्यकता न पड़ती । मेरे विचार में यह सरचार्ज बढ़ाने का एक यह भी कारण है कि रेलवे मंत्रालय का जो लक्ष्य है, वह पूरा नहीं हो पायेगा । चूंकि ट्रैफिक में कमी रहेगी, इसलिए श्री महोदय ने सरचार्ज बढ़ा दिया है ।

[श्री मौर्य]

कोयला, ईंधन और नमक के भाड़े में बढ़ोतरी हुई है। नमक के भाड़े में जो बढ़ोतरी हुई है, मैं उस का स्वागत करता हूँ। बहुत से लोग भावनाओं से काम करते हैं, लेकिन मैं समझता हूँ कि रेलवे मंत्री जी ने जिस बुद्धिमानी का सुबूत दिया है, अच्छा होता कि वित्त मंत्री भी उसका सुबूत देते और नमक पर एक्साइज ड्यूटी लगा देते। मैं कहना चाहता हूँ कि भावनाओं से देश नहीं चला करते हैं। भावनाओं से देशों को चलाने की बातें बहुत पीछे की बातें हैं। नमक पर 0.18 पैसे फी किलोग्राम की जो बढ़ोतरी हुई है, वह बहुत कम पड़ेगी और वह कोई विशेष बढ़ोतरी नहीं होगी।

लेकिन इस सम्बन्ध में मुझे एक परेशानी जरूर होती है। फासले का जो फर्क रखा गया है, उसको मिटा दिया जाये, क्योंकि इस व्यवस्था से दूर रहने वाले लोगों को ज्यादा परेशानी होगी। देश की एकता के लिए भी यह आवश्यक है कि पूरे देश में एक ही तरह की बढ़ोतरी रहे।

मैं इस बात का स्वागत करता हूँ कि मंत्री महोदय ने चाय, चीनी, बिस्कुट तथा दवाइयों के भाड़े में कुछ कमी की है। लेकिन वनस्पति के भाड़े में जो कमी की गई है, उसका मैं विरोध करता हूँ। यह कोई ज्यादा समझदारी की बात नहीं है और यह जनता के हित में भी नहीं है।

मंत्री महोदय ने मिनरल ओर्ज को सरचार्ज से छूट दे दी है। लेकिन साथ ही मैं यह प्रार्थना करना चाहता हूँ कि जिन चीजों को हम विदेशों में भेजते हैं, उनके एक्सपोर्ट को बढ़ावा देने के लिए और विदेशों में भारत की चीजों के लिए एक बाजार की प्राप्ति के लिए उन चीजों को भी छूट दी जाये।

माननीय मंत्री, डा० राम सुभग सिंह, ने यहां पर एक्सिडेंट्स के बारे में जो लेखा-जोखा दिया है, मैं समझता हूँ कि उसके द्वारा उन्होंने इस सदन में एक भ्रम पैदा किया है। उन्होंने इस बारे में एक एवरेज बता दिया, लेकिन एवरेज से हम सत्यता को नहीं पायेंगे। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि 1963-64 और 1964-65 में किस किस कैटेगरी में कितने एक्सीडेंट्स हुए।

	1963-	1964-
	64	65
अदर फेल्योज़ ग्राफ रोलिंग		
स्टाक	298	309
फेल्योर ग्राफ पमानेंट बे	173	240
एटेम्प्टेड ट्रेन रैकिंग	65	89
फायरज	115	177
कोलिजनज इन्वार्लिंग लाइट		
इंजिनज	3	5
अदर कोलिजनज	27	43
डीरेलमेंट ग्राफ लाइट		
इंजिनज	22	24
अदर डीरेलमेंट्स	76	95
फायरज एट स्टेशनज	18	45
कोलिजनज इन्वार्लिंग पैसें- जर ट्रेनज	30	33
डीरेलमेंट्स इन्वार्लिंग पैसें- जर ट्रेनज	160	173
ट्रेनज रनिंग इन्टू रोड ट्रेफिक एट लैबल क्रॉसिंग एट अनमैन्ड लैबल क्रॉसिंग	110	113
नम्बर ग्राफ पैसेंजरज किल्ड	26	130
कास्ट ग्राफ डैमेज टु पमानेंट बे	24,31,780	40,92,923

इससे आप भ्रन्दाजा लगा सकते हैं कि एक्स-डेंट बढ़े हैं या घटे हैं। चूंकि एक्सडेंट्स बढ़ते जा रहे हैं और रेलवेज की आमदनी भी और ज्यादा होनी चाहिए, ताकि और ज्यादा सुधार हो सकें, इसके लिये मैं चाहूंगा कि इससे परसेन्जर्स का नुकसान न हो। लाइफ इन्शोरेंस ठीक उसी तरह से हो, जैसे हवाई जहाज से जाने वाले यात्रियों के लिये होती है, उसी तरह से रेलवे में लाइफ इन्शोरेंस कम्पलसरी कर दिया जाय। ताकि वे लोग जो जिन्दगी से चले जाते हैं, कम से कम उस हानि से या और बहुत सी हानियां होती हैं, उनके घरवाले बहुत सी परेशानियों से बच सकते हैं।

जब मैं शेड्यूल्ड कास्ट की बात पर आता हूं तो देखता हूं कि शेड्यूल्ड कास्ट का परसेन्टेज पूरा नहीं हुआ और आप जानते हैं कि इससे मेरी भावनाओं का बहुत बड़ा लगाव है। रेलवे में शेड्यूल्ड कास्ट का परसेन्टेज इतना कम है कि उसे देखकर मेरे मन को बहुत दुख होता है और क्रोध भी आता है। क्लास 1 तथा 2 की संख्या को अलग-अलग दिया जाता तो ठीक था, लेकिन यहां पर इनकी संख्या को मिला कर दिया गया है। अगर अलग अलग दिया जाता तो पता लगता कि फर्स्ट कटेगरी में कितने हैं और सेकेण्ड कटेगरी में कितने हैं। दोनों को मिलाकर बताया गया है कि फर्स्ट और सेकेण्ड कटेगरी में 6035 कर्मचारी हैं और इनमें शेड्यूल्ड कास्ट के 134 कर्मचारी हैं, इनकी परसेन्टेज जाकर निकलती है 2 फीसदी। बड़े अफसोस और शर्म की बात है। शेड्यूल्ड ट्राइब्स के 6035 में सिर्फ 12 कर्मचारी हैं, इनकी परसेन्टेज जाकर निकलती है .02 फीसदी, यह बड़े अफसोस की बात है।

तीसरी कटेगरी को जब लेता हूं तो पूरा टोटल कर्मचारियों का है—5,35,856,

इनमें में शेड्यूल्ड कास्ट के हैं—42,614, इनकी परसेन्टेज निकलती है 8 फीसदी और इसी तरह से शेड्यूल्ड ट्राइब्स का नम्बर है, 4,388, इनकी परसेन्टेज निकलती है .08 फी सदी। इसी तरह से क्लास 4 में वह परसेन्टेज किसी हद तक पूरी हो गई है। क्लास 4 में चपरासी, खलासी, सफाई करने वाले हैं, अब इसके लिये अगर शेड्यूल्ड कास्ट के लोग नहीं मिलेंगे तो क्या वहां सवर्ण मिलेंगे। यह कोई तारीफ की बात नहीं है। लेकिन क्लास 1, 2 और 3 में संख्या अब तक पूरी नहीं हुई है। संविधान के अनुसार सन् 1970 तक यह सुविधा दी गई है, उसके बाद यह सुविधा समाप्त हो जायगी, आज जब यह सुविधा मिली हुई है तब भी संख्या पूरी नहीं हुई है, तो जब वह सुविधा नहीं मिलेगी, समाप्त हो जायगी, तो मैं समझता हूं कि उस समय शेड्यूल्ड कास्ट का परसेन्टेज जीरो हो जायेगा। ये सब बातें हैं जो बहुत महत्व रखती हैं और जिनको मेरे अन्य सहयोगियों और आदरणीय सदस्यों ने भी यहां पर कहा है।

कैजुअल लेबर भी आज बहुत परेशान है। माननीय मंत्री महोदय ने यहां पर एक गलत बयानी की है। किसी भी इलाके में, किसी भी क्षेत्र में, किसी भी स्थान पर, कैजुअल लेबर को 3 रुपये नहीं मिलता है, बल्कि सवा रुपये और डेढ़ रुपये तक मिलते हैं, बल्कि उनको मैडिकल फैसिलिटीज और दूसरी सुविधायें भी नहीं मिलती हैं। उनको नौकरियों के लिये हर महीने दो-चार-दस रु० महीना इन्जीनियर्स को, धोवरसीयर्स को या जो सरकारी कर्मचारी होते हैं, उनको देना होता है। कैजुअल लेबरर्स के लिये यह बहुत परेशानी की बात है, इसके लिये आपको कुछ न कुछ सोचना चाहिये।

अभी हाल में अजमेर में स्वयं गया था। वहां रेल की पटरियों को बिछाते बिछाते

[श्री मौर्य]

आज से लगभग 100 वर्ष पहले शोडयूल्ड कास्ट और शोडयूल्ड ट्राइव्स के लोग गये थे, जो कि राजस्थान के उस हिस्से से गये थे जो कि यू०पी० से लगता है। अजमेर में वे लोग हजारों की तादाद में हैं और जो रेलवे में काम करते हैं, केजूअल लेबर का काम करते हैं। उनकी बस्तियों को जाकर देखिये तो पता लगेगा कि अभी इस देश में आजादी नहीं आई है। वे जहां रहते हैं, मक्खियां भिनकती हैं, वे जहां रहते हैं कोई पेशाब-घर नहीं है, टट्टी-घर नहीं है, कोई नालियां नहीं हैं, सफाई की व्यवस्था नहीं है और जिन मकानों में वे रहते हैं, उनमें जानवर भी नहीं रह सकते। आज आप बहुत से मिल मालिकों को कहते हैं कि लेबर-वेलफेयर सेंटर बनाइये, उनके लिये क्वार्टर्स बनाइये, लेकिन सरकार स्वयं अपने कर्मचारियों के लिये कुछ नहीं करना चाहती। इसलिये जरूरी है कि सरकार इन केजूअल लेबरर्स को भी वे तमाम सुविधायें दे।

श्रीमन्, दो मिनट और लेना चाहूंगा। एक्सटेंशन के बारे में कहना चाहता हूं। उम्र 55 से बढ़ाकर 58 कर दी गई है। अब 58 की उम्र में जाकर लोग रिटायर होते हैं। और इस पर भी तमगा यह है कि बहुत से सरकारी कर्मचारी, जिनकी पहुंच सत्ताधारी दल तक, मिनिस्ट्रों तक या रेलवे बोर्ड के सदस्यों तक है, उनको और भी एक्सटेंशन मिल जाती है। यह बहुत गलत तरीका है। यह पुरानी मशीनरी, जैसा कि आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने कहा, अंग्रेजों के साथे में पतनी थी, उसको त्रितनी जल्द खत्म कर दें, उतना ही देश के लिये हितकर होगा, और जो यंग व्लड हैं जो नौजवान हैं, जिन से आशा है देश को, उनको बढ़ावा नहीं मिलता है, बल्कि इस तरह से कुछ लोगों को एक्सटेंशन मिल जाता है, इस और आपको ही सोचना चाहिये।

सैलून की बात और सुन लीजिये। मैं डिमाण्ड पर नहीं बोलूंगा, मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा, दो मिनट और दे दीजिये। अंग्रेजों के जमाने में सैलून लगते थे, उस वक्त फबते थे, जंचते थे, लेकिन अब हम इतने लम्बे सैलून लगायें और ठीक उस के बराबर इन्सान भेड़-बकरियों की तरह भरे जाय, यह बड़े शर्म की बात है, यह चीज अब समाप्त की जानी चाहिये। मैं यहां पर यह कहना चाहता हूं, रिपब्लिकन पार्टी का कार्यकर्ता होने के नाते, कि ये सैलून अब समाप्त किये जाने चाहियें। अगर नहीं समाप्त किये गये, मैं एक बार फिर भवसर देता हूं, तो सलून को हम खुद रोकेंगे। उन के अन्दर रुकावट डालेंगे, क्योंकि एक तरफ तो देश के नागरिक वहां पर भेड़-बकरियों की तरह भरे जाय और दूसरी तरफ बड़े-बड़े हाकिम साथ में सैलून में जाय, चाहे वह किसी का भी सैलून हो, वह बहुत बेजा बात है।

मैं यहां पर डिपार्टमेंटल कैटरिंग के बारे में भी एक शब्द और कह दूं। वैसे तो यहां केजूअल लेबर को 45 रु० महीना देते हैं, लेकिन उसके मुकाबले में डिपार्टमेंटल कैटरिंग में एक दिन के खाने का कितना लेते हैं, एक दफा मैंने खाया था, हिसाब से 16 रु० 60 पैसे बैठे। दिन भर का इतना पे चार्ज करते हैं, इतना वे लोग भी नहीं लेते थे जो वहां पर खुद चलाते थे और जो खाना वहां पर मिलता है वह भी गन्दा मिलता है। इसकी कुछ व्यवस्था होनी चाहिये। या तो रेल मंत्रालय इस में सुधार करे और यदि नहीं कर सकती है तो कुछ और लोगों को मौका दें, ताकि उस में सुधार हो सके।

इन शब्दों के साथ, श्रीमन्, मैं फिर आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का शुभ अवसर दिया और मंत्री महोदय को भी धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने नमक के लिये एक रास्ता खोला, जिस से सरकार की धाबें चुननी चाहिये।

श्रीमती सहोदरा बाई राय (दमोह) :

उपाध्यक्ष महोदय, हमारा नम्बर चां पहले ।

Shri Rama Chandra Mallick (Jai-pur): Mr. Deputy-Speaker, Sir I am very much thankful to you for giving me this opportunity to express my views on the budget proposals of the Railway Ministry for the year 1966-67. I also congratulate the Railway Ministers and their able officers for their satisfactory budget proposals. This is because of the absence of any increase in passenger fares. The progress of the railways no doubt, is quite satisfactory.

I want to say that Dr. Ram Subhag Singh, the Minister of State in the Ministry of Railways, is a rationalist in thinking and humanist in action that explains why he has been so powerfully attracted by the Gandhian ideology and the socialist objectives of the Congress.

I requested him for the stoppage of one Express train to serve the people of my State. I am extremely glad—and I congratulate him also for doing that—according to the demands and suggestions that I made in Parliament last year as well as in the Zonal Railway Consultative Committee, arrangements have been made for the stoppage of 37 UP and 38 DN Howrah-Madras Express at Baitharani Road, Dhanmandal, Soro and Rupsa with effect from 10th December, 1965. Unfortunately, instructions have not been issued to the railway booking clerks and so they are not issuing tickets. I have got a copy of the circular letter issued by Shri P. C. Mathew, Secretary of the Railway Board, remark of the Railway Board, about this stoppage. I have already written to the General Manager, Shri G. D. Khandelwala and COPS to give clear instructions to the booking clerks and station masters to issue tickets to this station. Here I will give you one instance. The station master of Baitarani Road sent a message to the Reservation Supervisor, Madras to reserve berth for me

2683 (A) LSD—7.

in 36 Down Madras-Howrah Express. After some days the Reservation Supervisor of Madras replied that the train does not stop at Baitarani Road Station. After repeated request and reminders by the station master, I got accommodation. So, necessary instructions should be issued to all station masters and ticket booking clerks to issue tickets to all those stations, and thus, the Railways are sustaining heavy loss since the passengers are some time travelling without tickets.

15 hrs.

Then I come to my second point. Last year also I made the same demand. At present there is no Janta train on the South Eastern Railway. In the Zonal Consultative Committee also I have made the same demand. The other day Dr. Ram Subhag Singh announced in this great House that they are going to introduce Janata Express train from Howrah to Madras and also a shuttle from Kharagpur to Kurdah Road. I say that it is not sufficient. If you see the railway map of Orissa you will find that during the last twenty years no new lines have been built there. There is only the old Bengal-Nagpur Railway line connecting West Bengal and Madras. Only a new line of short distance, from Sambalpur to Titlagarh, has been added. Orissa is a backward State. Though it is full of forest wealth, minerals and rivers, there is no railway line which passes through Orissa. Already there is a rumour that with the introduction of the Janata Express from Howrah to Madras they are going to withdraw the stoppage of Madras Mail from Bhadrak and Jajapur Keonjhar Road. That should not be done. Jajapur Keonjhar road railway station connects Keonjhar district with the rest of Orissa. Jajapur is also the ancient capital of Orissa. The income from that station is more than Rs. 4 lakhs. So, the stops of Madras Mail at these stations should not be withdrawn even after the introduction of the Janata Express. Here may I give an analogy? Caravelle plane is flying

[Shri Rama Chandra Mallick]
from Delhi to Dum Dum at a height of 30,000 feet or more. Now, can the cultivators on the route from Delhi to Dum Dum say that they are benefited by a plane flying on the route? No, because the plane does not stop *en route*. Similarly, if Madras Mail is running through Orissa without a stop, the people of Orissa will not be benefited in any way. Therefore, these stops should not be withdrawn. On the other hand, there should be more stops and more facilities should be given to the people of Orissa. At least one bogie should be attached from Howrah to Bhubaneswar or Cuttack.

The doubling of the line from Kharagpur to Madras is in progress. As Orissa is a drought-affected area, thousands of labourers from Orissa are working on this project day and night. I congratulate the Railway Ministry for giving these labourers some employment.

Then, I have been pressing repeatedly that the Korai passenger halt should be converted into a flag station. It is a thickly populated area with a police station, primary health centre, block headquarters and other offices. When the railway authorities went there, they informed the public that they are going to convert it into a flag station. Since nothing has been done, I wrote to Shri G. D. Khandelwala but he replied that the income of the station is not satisfactory. That is not a satisfactory explanation. Some fifteen years back Jajapur Keonjhar road was also a small station. Now it is a notified area council and the income of the railway station is more than Rs. 4 lakhs per month. Similarly, if Korai passenger halt is converted into a flag station, the income from that station will also rise.

It is well-known that Orissa is a backward State. The economic development of a backward State depends upon the availability of rail communication. Many development works have been taken up in Orissa, big

projects like Hirakud, Rourkela steel plant, Kalinga Tubes, Paradeep Port and other factories. When Paradeep Port is developed it will have an industrial belt all along the line which will change the economic condition of Orissa. It appeared in the areas that the Railways have a proposal to construct a line to Paradeep either from Cuttack, Haridaspur or Nayagarh. It also appeared in the press that it is proposed to unload the foodgrains coming from abroad at Paradeep Port by the Ministry of Food and Agriculture. It is also the biggest port in the country. So, early action should be taken to connect Paradeep with Nayagarh, Haridaspur or Cuttack, or as suggested by the State Government of Orissa.

Jajapur is the ancient capital of Orissa. Some 25 years ago the B.N. Railway made a survey for the construction of a railway line from Baltarani road to Jajapur. As there was a sudden flood in that area in that year, the proposal was dropped. Now that we have a democratic government of our own, I suggest that the Biraja temple at Jajapur town may be connected by railway either from Baltarani Road or Jajapur-Keonjhar road line Brindavan, Rameswaram and Dhanushkodi are connected by railways with the rest of the country.

Then I would suggest that Kanyakumari should be connected by rail with Trivandrum or Tinneveli. It is a beautiful place, thousands of people are going there round the year and it is in the extreme end of India. It is the southernmost tip of the country and it should be connected by rail with the rest of India.

Lastly, Sir, I once again thank you for the opportunity you have given me to participate in the discussion. I also congratulate the hon. Railway Minister for the progress the railways have made during the past few years. I hope the few suggestions which I have made will receive proper and sympathetic attention at the hands of the Railway Ministry.

श्री प्रताप सिंह (सिरमूर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे मिनिसटर साहब को इस बजट को पेश करने के लिए बधाई पेश करता हूँ। उनकी इस स्पीच को पढ़ने से पता चलता है कि इंडियन रेलवेज ने पिछले दिनों जो काम किया है वह काबिले तारीफ है। हम देखते हैं कि मुसाफिरों को पहले से काफी ज्यादा सहूलियतें दी गई हैं। लेकिन अभी सहूलियतें देने की काफी गुंजाइश बाकी है। अभी भी हम देखते हैं कि जो लोग तीसरे दर्जे में सफर करते हैं उनको बहुत ज्यादा तकलीफ का सामना करना पड़ता है। तीसरे दर्जे में भीड़ भाड़ भी बहुत रहती है। भीड़ की तो इतिहा ही नहीं मगर आज भी हम देखते हैं कि इन मुसाफिरों के पास टिकट तो रहते हैं लेकिन भीड़भाड़ की वजह से ये सवार होने से भी रह जाते हैं। मैं सरकार का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूँ कि वह एक सर्वे इस के बारे में करवायें और देखें कि क्या यह उस के लिए मुम्किन नहीं है कि जिन स्टेशनों पर ज्यादा भीड़ रहती है, वहाँ पर बड़े बड़े जंक्शन् के बीच में क्या कोई लोकल ट्रेनज नहीं चलाई जा सकती है? मैं समझता हूँ कि इस तरह की लोकल ट्रेन्ज चला कर उन भीड़ को अगर खत्म नहीं तो कम जरूर किया जा सकता है मैं चाहता हूँ कि सरकार इस तरफ खास ध्यान दे।

हमें आज्ञा हुआ है और हमें यह बताना है कि हमें रंज की बात है कि अभी भी कई दर्जे रेलों पर जारी कर रहे हैं। हम समाजवाद की बात करते हैं। लेकिन आज भी हम देखते हैं कि रेलों में कई किस्म के दर्जे हैं। तीसरा दर्जा है, दूसरा दर्जा है, पहला दर्जा है, और इसके साथ साथ एक एयरकंडिशन भी है। इन सब के अलावा एक और भी दर्जा बना दिया गया है और उस को सैलून कहते हैं। मैं निवेदन करता हूँ कि अगर हम अपने देश में समाजवाद लाना चाहते हैं तो सैलून को तो

हम तुरन्त खत्म कर दें। यह पहला कदम है जो मिनिसट्री की तरफ से उठाया जाना चाहिये। जैसा कि अभी हाल में पता चला है कि, 800 से ज्यादा सैलून के डब्बे हैं। अगर हम एक एक की मरम्मत करनी शुरू कर दें तो हजारों रुपये एक एक डब्बे पर आते हैं। हमारे लाखों रुपये उस में बेकार चले जाते हैं। फायदा क्या होता है। एक भ्रमसर के लिये या एक खास आदमी के लिए एक सैलून लगाया जाता है। अगर उस के बजाय हम तीसरे दर्जे का एक डब्बा लगा दें तो कम से कम दो या तीन सौ और आदमी उस पर सफर कर सकते हैं। इस लिये अगर हम को समाजवाद को तरक्की देनी है तो इस चीज को इसी साल खत्म कर देना चाहिये। मैं समझता हूँ कि इस को तरफ मिनिसट्री का ध्यान जायेगा।

हमारे यहाँ आज तीन प्रकार की रेलवे लाइनें हैं। एक तो ब्राड गेज है, दूसरी मीटर गेज है और तीसरी नैरो गेज है। आज हम को एक जगह से दूसरी जगह सामान ले जाने के लिये एक गेज से अनलोड कर के दूसरे गेज पर जाना होता है तो उस में बड़ी परेशानी और देरी होती है। इस की वजह से वहाँ पर सामान टूट जाता है, वहाँ बम हो जाता है और वहाँ खराब हो जाता है। इसलिये इन सारे गेजज को खत्म कर के मुल्क में एक ब्राड गेज बनाया जाये ताकि सारे भारतवर्ष में एक जगह से दूसरी जगह सामान लाने से जाने में आसानी हो। पहाड़ी इलाकों में शायद यह मुम्किन न हो।

रेलवे विभाग एक आदमी का महकमा है। मुझे डर है कि उस की जाँ नीति है उस से वहाँ वह घाटे की तरफ न जाने लग जाये क्योंकि आज रेल और रोड ट्रांसपोर्ट का मुकाबला है। एक दफे मैंने पढ़ा था कि कई मुल्कों में ऐसा मुकाबला होने पर रेलों को बड़ा भारी नुकसान पहुँचा है। इसलिये इस की तरफ खास ध्यान दे कर रेलवे में जो

[श्री प्रताप सिंह]

नुक्स हों उन को दूर किया जाये। बहुत से माननीय सदस्यों ने उन नुकायस की तरफ ध्यान खींचा है, उन को दूर कर के हम को रेलवे की तरक्की की तरफ ले जाना चाहिये। यह बात कहने की आवश्यकता मझे इसलिये पड़ी कि अभी हाल में मालूम हुआ कि दिल्ली सहारनपुर के बीच में रेलवे विभाग को जो सामान एक जगह से दूसरी जगह लेजाना होता है उस में काफी नुक्सान पहुंचा है कई बार ऐसा होता है कि व्यापारी लोग जो सामान रेलवे के जरिये से भेजते हैं, मसलन घी है, अगर घी के टिन हम एक जगह से दूसरी जगह से जाते हैं तो टिन टूटते नहीं हैं बल्कि दब जाते हैं, उन के लिये रेलवे विभाग कम्पेन्सेशन नहीं देता है। कम्पेन्सेशन न मिलने के कारण व्यापारियों ने अपना सामान रेलों के बजाय मोटर ट्रकों में भजना शुरू कर दिया है जिस की वजह से रेलवे विभाग को नुक्सान पहुंच रहा है।

मुझे बहुत अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि शेड्यूल्ड ट्राइव्ज और शेड्यूल्ड कस्टम के लिये इस विभाग को जिस तरह से काम करना चाहिये या उस तरह से वह नहीं कर पाया। मुझे मालूम है कि कुछ नौकरियों में उन के लिये रिजर्वेशन होता है लेकिन जितना रिजर्वेशन होता है उतना पूरा नहीं किया जाता। मैं आप का ध्यान सिर्फ साउथ ईस्टर्न रेलवे के एक विभाग की ओर दिलाना चाहूंगा। एस्टिमेट कमेटी की 91वीं रिपोर्ट के पेज 128 पर बतलाया गया था कि सन् 1962-63 में क्लास तीन में शेड्यूल्ड ट्राइव्ज के लिये 298 रिजर्वर्ड। पोस्ट्स रखी गईं लेकिन भरी गईं कुल 33 इसी तरह से सन् 1963-64 में 193 में से 26 भरी गईं। सन् 1964-65 में रखी गईं 321 और भरी गईं 53। अब आप क्लास 4 के लिये देखिये। सन् 1964-65 में रखी गईं थी 1380 और भरी गईं 944

इसी तरह से शेड्यूल्ड कास्ट्स की बात में बतलाता हूँ। सन् 1964-65 में क्लास 4 के लिये 1584 पोस्ट्स रखी गईं और 1527 भरी गईं। इस तरह से इन लोगों को काफी नुक्सान पहुंच रहा है। मेरे पास समय नहीं है नहीं तो आप को सारी बातें बतलाता। लेकिन मुझे कहना पड़ता है कि जो रिजर्वेशन रखा गया है उस को पूरा नहीं किया जाता। इस के लिये एक आर्ग्यूमेंट दिया जाता है जो कि ठीक नहीं मालूम होता। कहा जाता है कि आदमी नहीं मिलते। अगर आप को क्लास 3 और 4 के लिये आदमी नहीं मिलते तो फिर क्लास 1 और 2 के लिये कैसे मिलेंगे।

इस के बाद मुझे दो एक बातें अपने प्रांत के बारे में कहनी हैं। हिमाचल प्रदेश एक पिछड़ा हुआ इलाका है जिस की पूरी जिम्मेदारी भारत सरकार पर है, लेकिन जब हम इस बजट को देखते हैं तो पाते हैं कि शुरू से आखीर तक, पिछले अठारह सालों के अर्थ में इस का एक हिस्सा भी नहीं इस पिछड़े हुए इलाके में रेलवे लाइन बिछाने के लिये कतई नहीं रखा गया। हालांकि सरकार ने अपनी नीति यह रखी है कि पिछड़े हुए इलाकों को आगे ले जाना है, हिमाचल प्रदेश पिछड़ा हुआ होने के अलावा बांडर पर भी है, मगर उस के लिये कुछ नहीं किया गया। मैं कहना चाहता हूँ कि अगर इस सारे पिछड़े हुए इलाके के लिये आप कुछ नहीं कर सकते तो कम से कम जो फुट हिस्सा है, जहां से कि मैदानी इलाका शुरू होता है, वहां तक तो आप की रेल जानी चाहिये ताकि एक जगह से दूसरी जगह तक सामान आसानी से पहुंच सके।

हिमाचल प्रदेश में पांवटा एक ऐसी जगह है जहां पर कि सीमेंट की फैक्ट्री आप लगाने जा रहे हैं, वहां पर हाइड्रो एलेक्ट्रिक बिजली पैदा होगी। लेकिन इन के साथ ही रेलवे लाइन का जाना भी बहुत जरूरी है।

इसलिये आप अपने बजट का एक हिस्सा इसके ऊपर भी खर्च करें। जैसा कि आप की एस्टिमेट्स कमेटी की रिपोर्ट में बतलाया गया है, जो आप की अनडेवेलपड एरियाज हैं उन की तरफ ध्यान दिया जाये और कुछ न कुछ रुपया उन इलाकों के लिये दिया जाये, आप को चाहिये कि हिमाचल प्रदेश का सर्वे कर के जहां भी आप मुनासिब समझें वहां तक रेल पहुंचायें। मैं देखता हूँ कि हर एक बड़े बड़े स्टेशन के ऊपर काफी ध्यान दिया जाता है लेकिन जो छोटे-छोटे स्टेशन होते हैं उन की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता। मिसाल के तौर पर शिमला-कालका लाइन पर सोलन एक पहाड़ी स्टेशन है। यह काफी उन्नति कर रहा है लेकिन वहां पर रहने वाले जो रेलवे के लोग हैं उन को किसी किस्म की सहूलियत नहीं है। अगर कोई क्लास 3 या क्लास 4 के क्वार्टरों को जा कर देखे तो पायेगा कि वहां पर सीलिंग तक नहीं है। वह टूटे फूटे हैं और टिन से छाये हुए हैं। इसलिये जरूरी है कि इस ठंडे इलाके में मकानों के ऊपर सीलिंग लगाई जाये। मुझे उम्मीद है कि गवर्नमेंट इस की तरफ जरूर ध्यान देगी।

श्री भागवत झा आजाद (भागलपुर) :
बहारदीवारी तो है।

श्री प्रताप सिंह : बहारदीवारी तो है लेकिन सीलिंग नहीं है। इसी तरह से अगर आप देखें तो दफ्तरों को फर्निचर नहीं मिलता है। लोगों को मकान नहीं मिलते हैं। अगर कोई वहां किराये पर मकान लेना चाहे क्लास 4 वाला तो 40 या 50 रु० से कम में नहीं मिलेगा। इसलिये जो छोटे छोटे स्टेशन्स हैं उन को आप ठीक ढंग से आगे ले जाने की कोशिश करें।

इसी तरह से शिमला-कालका के बीच में सोलन एक ऐसी जगह है जहां पर काफी बड़े-बड़े दफ्तर हिमाचल प्रदेश के मौजूद हैं। मिलिटरी के भी वहां दफ्तर हैं।

लेकिन वहां पर रिजर्वेशन वगैरह का कोई प्रबन्ध नहीं है। अगर वहां पर कोई रेलवे में रिजर्वेशन कराना चाहे बालका मेल से तो उस को शिमला जाना पड़ता है। लेकिन अक्सर 72 घंटे पहले से लेकर के भी वहां से रिजर्वेशन नहीं मिलता। इस लिये वहां के लिए कोई न कोई कोटा रिजर्व किया जाये ताकि सोलन से लोगों को गाड़ी पर चढ़ने की सहूलियत मिल सके। वहां के लिए 2 डाउन-कालका हावड़ा मेल में, फ्रंटियर मेल दिल्ली टू बाम्बे वाली पर, और 6 डाउन पंजाब मेल में जो कि भम्बाला कन्ट से हावड़ा को वाया लखनऊ जाती है, कम से कम दो जगह फर्स्ट क्लास की और बड़े क्लास की चार-चार स्लीपर कोचेज जरूर रक्खी जायें ताकि सोलन से रिजर्वेशन हो सके और लोग आसानी से जहां चाहें पहुंच सकें।

इसी तरह से सोलन स्टेशन पर पानी की बहुत तंगी है। वैसे तो सोलन शहर में ही पानी की तंगी है लेकिन स्टेशन पर बहुत ज्यादा तंगी है। जिन दिनों वहां पर डाउट आया और कुछ वर्षा नहीं हुई वहां के लोगों के ऊपर बड़ी मुसीबत आई। जब भी ऐसा होता है लोगों को पीने के लिए पानी नहीं मिलता और उन को भीलों दूर जा कर वहां से पानी लाना पड़ता है। बड़े-बड़े स्टेशनों पर पानी की टंकियां रहती हैं, फर्निचर रहता है, पंखे रहते हैं, लेकिन इस पहाड़ी इलाके में सोलन एक ऐसी जगह है जहां इन चीजों की बहुत कमी है। इस लिये इस की तरफ ध्यान दिया जाये।

इसी तरह से आप सब जानते हैं कि जो भी बड़े-बड़े स्टेशन हैं वहां पर हर तरह का ध्यान दिया जाता है लेकिन छोटे-छोटे स्टेशनों की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है।

हमारे यहां पठानकोट से जोगेन्द्र नगर तक रेलवे साइन जाती है जो कि छोटी

[श्री प्रताप सिंह]

लाइन है। उसमें पांच, छः घंटे लगते हैं। थोड़ा सा फासला तय करने के लिए और यह मैदानी इलाका है, मेरा निवेदन है कि इसको ब्राडगेज बनायें और इसको मण्डी तक पहुंचायें ताकि लोगों को फायदा पहुंच सके। इस रेल की रफ्तार भी बढ़ाई जाये। इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

15.18 hrs.

STATEMENT RE. SITUATION IN
WEST BENGAL

The Minister of Home Affairs (Shri Nanda): There have recently been incidents of serious lawlessness in certain parts of 24 Parganas and Nadia district. In Calcutta also several State buses and tram cars have been burnt down. There were particularly serious incidents at Krishnanagar (Nadia) and Santipur on the 4th March and at Krishnanagar on the 5th March. In the course of these incidents, mobs set fire to more than 30 offices and other premises. Among the buildings to which fire was set were the District Inspectorate of Schools, Consumers' Cooperative stores, municipal office, State Bank, hospital, relief office, a house of a Minister of West Bengal at Habibganj, Railway stations etc. Railway tracks were also tampered with.

15.19 hrs.

[MR. SPEAKER in the Chair]

On the 4th March, a Police party was attacked at Krishnanagar in which 34 Police personnel received injuries and 9 of them had to be admitted to hospital. On the 5th March, a Police party consisting of a Sub-Inspector and 6 constables on picket duty were attacked and a Sub-Inspector and one constable lost their lives. The same day, the Town Post Office was attacked and set on fire and some ammunition was taken away. Two constables

were injured and admitted to hospital and 3 are missing. In the attacks on the 4th and 5th March, a number of Government vehicles including 4 trucks and a power wagon belonging to the Malaria Department were set on fire. The Police opened fire on a violent mob at Krishnanagar on the 4th March. Five rounds were fired causing death to one person and injuries to two others. On the 5th March, the Police opened a fire on a mob of about 3,000. Eight rounds were fired and one member of the mob was killed and 5 others injured. It was in this incident that a Sub-Inspector and a constable were killed. The same day the Police had to open fire on another violent mob of 1000. The Police were overpowered by the mob and as stated earlier, two constables were seriously injured and 3 are missing.

The scale and virulence of mob violence at Krishnanagar on 5th March involving numerous cases of arson extensive damage to property and attack on police personnel made it necessary for the West Bengal Government to ask for military assistance from the Area Commander. The request was made and was complied with under provisions governing military aid to civil authorities. Troops reached Krishnanagar in the afternoon on the 5th March. There have been no incidents there since the arrival of the troops.

The situation is now generally peaceful but a group of Leftist parties have given a call for Bengal Bundh on 10th March.

The question regarding the supply of food and kerosene has already been dealt with by the Food Minister. The State Government are fully prepared and determined to maintain law and order and in this they shall have the full support of the Central Government. The country is passing today through a difficult period with scarcity, food-shortage and similar problems. Hartals and stoppages are not going to