

[Mr. Speaker]

The Committee has also recommended that the absence of Shri Chowkhamoon Gohain for the period from the 4th May to 9th May, 1959 (Seventh Session), 3rd August to 12th September, 1959 (Eighth Session) and 16th November to 12th December, 1959 (Ninth Session), as indicated in the Report, may be condoned.

I take it that the House agrees with the recommendations of the Committee.

Hon. Members: Yes.

Mr. Speaker: The Members will be informed accordingly.

12:18 hrs.

CORRECTION OF ANSWER TO
STARRED QUESTION NO. 586

The Minister of Education (Dr. K. L. Shrimali): Sir, while replying to a Supplementary Question asked by Shri Sonavane, M.P., to the Starred Question No. 586, on the 4th December, 1959, regarding Scholarships to the dependents of Political Sufferers, I had stated that we had placed funds at the disposal of the State Governments. The correct position is that the funds had been promised to the State Governments but actual adjustments will take place only after figures of actual expenditure incurred by the States concerned for the whole of the financial year have been received.

Shri Sonavane (Sholapur—Reserved—Sch. Castes): May I know whether the funds that are promised to be placed at the disposal of the State Government would be sufficient to meet the requirements of these political sufferers for the education of their children?

Dr. K. L. Shrimali: We have laid down certain conditions, and the schemes will have to be prepared according to these conditions, and, as I

said, adjustments will be made when we receive reports from the State Governments.

Mr. Speaker: That is, if they are prepared to satisfy their part of the agreement.

12:19 hrs.

RAILWAY BUDGET—Contd.

Mr. Speaker: The general discussion on the Railway Budget for 1960-61 will now continue.

Shri Naushir Bharucha may continue his speech.

Shri Naushir Bharucha (East Khandesh): On Friday I had just begun my speech and expressed my doubt whether the finances of the railways were based on sound commercial principles, though one must necessarily acknowledge the fact that progress has been made all round.

In this connection, if we see the Figures of the Railway Budget, they disclose at a glance the fact that the true state of financial affairs of the railways has been very cleverly concealed, and it would be no exaggeration to say that the railway Budget is a masterpiece in the art of camouflage.

It will be appreciated that, so far, for the last several years, we have been setting aside by way of depreciation only Rs. 45 crores. But if we examine the figures regarding the capital-at-charge, since 1957-58, when it was Rs. 1,222 crores, by now it has increased by over Rs. 300 crores, whereas additional provision by way of depreciation for these Rs. 300 crores of capital-at-charge has not at all been made. I ask the hon. Railway Minister what type of railway budget it can be that does not set aside adequate depreciation. I am aware of the fact that the Railway Minister has himself put the figure at Rs. 45 crores, though it was recommended only at Rs. 35 crores. I say

that that was a step in the right direction. But our depreciation is not being based on any scientific lines whatsoever.

In the first place, nobody has bothered to enquire whether the depreciation of Rs. 45 crores is based on the straight line method or the sinking fund method, whether the depreciation is intended to cover the original cost of the rolling-stock, what the service life of these rolling-stock is, and so on. Nobody has bothered whether it is going to be for provision for replacement. In fact, it is an *ad hoc* figure taken. My own opinion is that if the service life of various assets and fast-moving, and fast wearing-out assets were properly calculated, a depreciation of no less than Rs. 70 crores would be required annually. Therefore, by providing Rs. 45 crores only by way of depreciation, and showing Rs. 18 crores as surplus, the hon. Railway Minister has not given us a correct picture of the finances of the railways. Therefore, I say that this surplus is illusory, especially when one takes into consideration the very high percentage of over-aged engines and rolling-stock which are in a miserable state of repairs.

Replacement costs will be extremely high, and it appears that no attention has been paid whatsoever to the fact that a separate rehabilitation fund is absolutely necessary. In normal commercial undertakings, apart from the fact that there is a depreciation fund, there is also a rehabilitation fund provided which even the labour tribunals have acknowledged is a necessity in these days of quickly rising prices of capital assets. Therefore, my submission is that the Railway Budget does not disclose a correct state of affairs.

The second point that I desire to make is that last time when on the advice of the Railway Freight Structure Committee, the hon. Minister raised the freight on goods, we ex-

pected that there would be an additional revenue. But, it is rather surprising that for 1959-60, whereas the budget estimates provided for Rs. 272 crores, the revised estimates are found to be round about Rs. 264 crores, or Rs. 8 crores less than what we had anticipated. In other words, so far as the goods traffic is concerned, the law of diminishing returns has set in. I do not know whether the Railway Minister is aware of the fact that merely stepping up freight will not procure him additional revenue. It might be urged that we have got other funds in which we have got some surplus, and which will act as a stand-by for our deteriorating finances. For instance, we have got revenue reserve fund in which Rs. 53 crores are credited up to date. I have not been able to understand the purpose of the revenue reserve fund, unless it be to equalise the shortfall in revenue and pay up the deficits. If that were so, may I ask the Railway Minister why it is that when there are Rs. 53 crores in the revenue reserve fund, he has still put five naye paise as additional surcharge, in order to get only Rs. 14 crores? Why could this amount not be made good from Rs. 53 crores? It would seem, going by the figures which the Railway Minister has given, that if Rs. 45 crores are adequate depreciation then he had no business to put the additional surcharge of five naye paise, and get Rs. 14 crores, when he could have taken out that sum from the revenue reserve fund which contains Rs. 53 crores. So, he has to explain that fact.

My own opinion is that the revenue reserve fund should be scrapped and the assets in it should be transferred to a new fund to be called the "rehabilitation fund". The rehabilitation fund would help in rehabilitating the over-aged stock and would cover up at least part of the difference between the replacement cost and the original cost. If the hon. Minister feels that some time there might be a slack season when there might be a deficit

[Shri Naushir Bharucha]

in revenue, when he may have to impose additional freight to make up the loss, then I would suggest that additional imports should be levied for that particular purpose.

So far as the development fund is concerned, I am not at all satisfied that it has any purpose to serve. It has got a minus balance running into several crores of rupees, and I wonder what type of magic the Railway Minister is going to perform with the development fund in which there is absolutely no amount. I suggest the scrapping of the development fund altogether, and in its place the creation of a rehabilitation fund which will serve a better purpose, as our object should be first to rehabilitate and consolidate the wearing-out stock rather than think of development.

There is an important point on which the Railway Minister has made his comments, and very rightly too. He says that one of the reasons why we do not get sufficient goods earning is that a large number of wagons remains unutilised during the slack season, and therefore, it is a triple liability; the wagons, while they lie in the goods yard, rust, and more repairs are necessary for them, and in addition, they congest the railway yards, and cause delay in the flow of other trains. I quite agree with that, but that is not a new problem in the railways only. A similar problem has been encountered in other public utility undertakings, such as the electricity supply undertakings. There also, there is a seasonal demand. During winter months, there is a heavier rush for electricity consumption, and during summer months, there is slackness. Therefore, the electricity companies also find themselves with surplus generating equipment in the slack season. The same is the problem in the railways also. Therefore, the correct solution of that problem is not merely to make an appeal to the businessmen that they

should stock the minerals and keep them ready to be removed when the railways find time. No. I suggest that the Railway Minister should seriously consider the question of introducing slack season freight rates, as is being done actually in the case of electricity supply, to take the peak load off the period when they are very busy.

Therefore, I would suggest this. For instance, take the question of conveyance of coal. If the railways calculate their out-of-pocket expenses per ton-mile, and reduce it by only five per cent, or I would say less than five per cent, and then prepare a schedule for the slack season, I am sure that automatically the industrialists and the miners and others will be induced to take advantage of the slack season, and the railways will benefit by it, because if they accept a rate at five per cent less than their out-of-pocket charge, still, rather than the wagons remaining idle, they will be earning a lot of revenue, and their yards also will be clear. I strongly recommend further exploration of this step.

I now come to the question of the contribution to the general revenues, which is Rs. 57 crores. I am not satisfied that the basis on which calculation is made for contribution to the general revenues is scientific at all. But I take it that that question is shortly going to be considered by a committee, and I hope some scientific basis will be evolved as a result of which corresponding to the increase not only in the income but also the capital-at-charge, the contribution to the general revenues will be calculated. There is ample guidance in respect of this in the numerous reports of the electricity service undertakings of America, which will give us some guidance as to how this contribution has got to be fixed and regulated.

Coming to the question of accidents, the hon. Minister has always stated that there is failure of the human ele-

ment. In the explanatory note that has been given to us, we have been told that 70 per cent of the accidents are due to failure of the human element. I strongly controvert that statement. I am of the opinion that while, no doubt, it would be wrong to deny that failure of the human element is responsible for a number of accidents—because that would be to deny that to err is human—largely it is due to other causes which I shall enumerate. Recently, I have had occasion to examine critically the working of what is known as the "automatic block system" on the suburban section of Bombay. I am of the opinion that the automatic block system is inherently defective and that a very careful scrutiny is required to be made into the working of this system. One of the ways suggested by the hon. Minister for handling larger traffic is increasing the length of goods trains. I may tell him that where the automatic block system is working, this may not be feasible at all because it will foul the track circuits and delay the other trains. Therefore, before extending the automatic block system beyond Kurla to Thana and Kalyan, it may be desirable to examine critically the entire working of this system. I am of the opinion that the working of the system itself tends to accidents—the system itself is accident-prone. Therefore, a careful inquiry into this is called for. If the hon. Minister will sit with me for a couple of hours, I can convince him why it is so.

Secondly, there are too many failures of automatic signals. The highest number of failures of automatic signals was over 200 in one month. That being so, how can you blame the drivers if they get involved in collision?

Thirdly, their own rules—the General Rules for the working of the railways and the Subsidiary Rules—are full of defects. These rules were framed half a century ago for a type of traffic which was moving very slowly and they are sought to be fitted into the time when the tempo of tra-

ffic has been vastly accelerated. Therefore, it is very necessary that the rules have got to be revised. The condemnation that the rules are defective comes from no less a person than the Government Inspector of Railways. I shall quote only one or two sentences from his Report on Railway Accidents. He says:

"It was noticed that the subsidiary rules framed under rules 277 and 278 were not very clear and even might mislead the driver in the performance of his duty".

This is the verdict of the Government Inspector of Railways, that the rules are calculated to mislead the drivers. He further says:

"...It, therefore, does not give the staff correct guidance under which the code has got to be worked".

Again:

"It was necessary that the rules for the working of trains were very carefully and clearly worded so that these were of real help to the operating staff in the performance of their duty".

Could there be a greater condemnation of the working of the rules than that coming from the Government Inspector of Railways, who says that they are defective and require to be looked into?

I therefore appeal to the hon. Minister to look into this question more critically. I am not denying that there will be failure of the human element; that will be possible in many cases. But then 70 per cent is a figure which is put too high; there are other causes of failures which require to be carefully looked into.

Coming to the question of the grievances of railwaymen, in my view, the Pay Commission has spread considerable dissatisfaction amongst all. I appeal to the hon. Railway Minister to convene a conference of leaders of

[Shri Naushir Bharucha]

trade unions and discuss this matter. They are not unreasonable, as he imagines. Maybe they may appear to be so. But if you hold talks with them and discuss with them, you will find that they are very reasonable. They may suggest matters which you may consider. Ultimately, a way can be found for resolving the differences and preparing the ground for harmonious working.

With regard to accommodation for railway staff, particularly staff in the essential services and those who are transferred to other places and left to shift for themselves, I suggest that the question requires to be looked into. A concrete suggestion I would like to make would be the establishment of transit camps for railway servants transferred from one place to another. Then there are other grievances such as victimisation of railway union workers and threats of transfer which also require looking into.

Before I conclude, I shall refer to two or three points. One is about fuel consumption. I am aware of the fact that the Railway Minister himself was very frank on this point. When I first raised the question of fuel consumption, he said he himself was not satisfied with the answer given in the Explanatory Memorandum, and he appointed a Committee to look into the question. May I point out to him that he must examine carefully the pattern of fuel consumption on different railways? For instance, on page 54 of the Explanatory Memorandum the figures of coal consumption by the Central Railway are given. You will find that between 1954 and 1960, the fuel consumption increased by 150 per cent. In the case of the Northern Railway, it increased by 175 per cent. In the case of the Southern Railway, the increase registered is about 50 per cent only, while the increase in fuel consumption on the South-Eastern Railway is 125 per cent. Why is it that there is such a wide disparity in the increase of consumption? The

hon. Minister will promptly reply that it depends upon greater traffic moving on certain railways—which may be an explanation. But this is not a complete explanation, because if you see the traffic receipts for each railway, you will find that whereas on the Central Railway the net increase in coal consumption was 150 per cent over this period, traffic receipts had risen by only 45 per cent. Then again, in the case of the Northern Railway, while the increase in coal consumption is by 175 per cent (net addition), the traffic increase is only 60 per cent. This is not also explained away by increased handling charges, freight charges and coal prices because in the case of the Southern Railway, 50 per cent is the net increase in consumption of fuel and 50 per cent is the increase in traffic receipts.

So the pattern of fuel consumption requires to be looked into. Why is it that certain railways are only spending about 50 per cent more and getting 50 per cent more traffic receipts, whereas in the case of others there is an increase in consumption of 175 per cent and they get only 50 or 60 per cent more traffic receipts, over a period of years? This is a point which requires examination.

I must thank the hon. Railway Minister for one thing he has done for my constituency. He has fixed the "in transit rates" in the case of traffic of plantains from East Khandesh—which is a huge traffic. I think it is a really salutary step and on behalf of my constituency, I must express my grateful thanks to him for doing away with numerous difficulties experienced, and helping the promotion of this trade.

There is one last point—that also relates to my constituency; after all, I cannot get away from that fact—and that is about converting into board gauge the Jamner—Pachora railway line. There is a huge traffic on this line. The hon. Minister says that he is running the gauntlet of road trans-

port. But that is due to the fact that there is so much of transshipment for comparatively small distances that people do not bother to use the railway and, therefore, the road transport comes into competition. The whole conversion project may cost Rs. 5 crores. But this is a thing which I would request the hon. Minister to look into more carefully.

Finally, when the hon. Minister says that he will be able to handle 17 million tons more traffic, I have got my grave doubts. 17 million tons more traffic means 17,000 more goods trains, and 17,000 more goods trains means 50 more goods trains per day. Unless he introduces slack season rates and removes congestion, I do not think he will be able to handle 17 million tons additional traffic next year.

I think that on the whole, the finances of the railways require to be placed on such a footing that they should give a correct picture of the Railway Administration to this House. I hope the hon. Minister will take into consideration the criticism which I have levelled.

सुधी मणिबेन पटेल (आनन्द) : अध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्रालय ने साल भर में काम तो काफी किया है, परन्तु छोटी-मोटी बातों की तरफ, जिन में प्रवासियों को तकलीफ होती है, अब भी ध्यान देने की जरूरत है। आप ने फस्ट क्लास के महिलाओं के कम्पार्टमेंट में अलार्म बेल का प्रबन्ध करके बड़ा अच्छा काम किया है, अगर यह हो जाय तो ठीक है। मगर साथ ही साथ थर्ड क्लास के कम्पार्टमेंट्स जो महिलाओं के होते हैं उन में भी देखने की जरूरत है। आप एक जगह तो सोने के लिए रिजर्वेशन का प्रबन्ध करते हैं परन्तु जिस समय हम महिलाओं के लिए भी रिजर्वेशन करने की बात कहते हैं आप उस पर ठीक से ध्यान नहीं देते। आप को उन के लिए भी स्लीपिंग वर्क का प्रबन्ध करना चाहिए। पुरुषों के समय की कीमत है लेकिन महिलाओं को एक-एक घंटे, दो-दो घंटे पहले से आ कर स्टेशन पर बैठना पड़ता है जगह

पाने के लिए। आप को उन के समय की भी कीमत समझनी चाहिए।

एक तरफ आप फस्ट क्लास में अलार्म बेल लगाने की बात सोचते हैं वह अच्छी बात है, मगर दूसरी तरफ थर्ड क्लास के कम्पार्टमेंट्स के दरवाजे भी बन्द नहीं होते। बोल्ड्स ठीक नहीं होते हैं। निकल गये होते हैं। इस का नतीजा ठीक नहीं होता है क्योंकि दरवाजे खुले पड़े रहते हैं। इस सब को देखने की जरूरत है।

मैं सफाई के बारे में भी कहूँ। फस्ट क्लास में तो ब्रश से सफाई होती है, कपड़े से सफाई कराई जाती है, लेकिन थर्ड क्लास में सफाई करने के लिए जो लोग आते हैं वह पाखाने की झाड़ू से कम्पार्टमेंट साफ करते हैं। यह बहुत खराब बात है। अगर उस को आप कपड़े से साफ करवाने की जरूरत नहीं समझते तो क्या उन में कम धूल उड़ती है? क्या थर्ड क्लास के प्रवासियों के कपड़े खराब नहीं होते? उन की सफाई की ओर आप को ध्यान नहीं देना चाहिए? जब हम सब को एक तरह से रखने का प्रबन्ध कर रहे हैं तब इस प्रकार का भेद-भाव फस्ट क्लास में और थर्ड क्लास में क्यों होना चाहिए?

अपने यहां इस समय कोचेज और इन्वे बनते रहते हैं। मेरा यह ख्याल है कि उन का ठीक से इन्स्पेक्शन होना चाहिए। किन्हीं में बारी पूरी बन्द होती है, किन्हीं में नहीं बन्द होती। एक इंच का दस या बारहवां हिस्सा तक निकला रहता है, उस का हिस्सा जिस की वजह से बारी पूरी बन्द नहीं होती। जब ट्रेन तेजी पर होती है तो उस में से काफी धूल आती है और बारिश के दिनों में पानी भी आता है। यह कोई थर्ड क्लास में ही नहीं होता है, फस्ट और सेकेंड क्लास में भी होता है। यह सिर्फ इन्स्पेक्शन की कमी के कारण है। जब कारखाने से हमारी कोचेज बाहर निकलें तो उस के हर एक दरवाजे को ठीक से देख लेना चाहिए कि उस का एंगल ठीक है या नहीं

[सुश्री मणिबेन पटेल]

और वह सब तरफ से बन्द होता है या नहीं।

मैं ने सुना है कि जो मजदूर स्टेशन पर रखे जाते हैं प्रवासियों के बोझ को उठाने के लिए उन को कंट्रैक्ट पर रखा जाता है, और कंट्रैक्ट के लिए हर एक मजदूर को १००, २०० और ३०० रु० देना पड़ता है, तब कहीं उन को रेलवे में रखा जाता है। अगर इस तरह से हो तो यह बहुत बुरी बात है। फिर प्रवासियों को जो रेट उन को देना पड़ता है उस की दर ४ आ० या २५ नये पैसे पर हेड लोड है। लेकिन आज वे लोग हर एक चीज के लिए ४ आ० मांगते हैं। जब एक ट्रेन से दूसरी ट्रेन पर जाना हो या एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर ट्रेन पकड़ने के लिए जाना हो, तो मैं ने अपनी आंखों से देखा है कि यह मजदूर १ रु०, २ रु० या ३ रु० तक यात्रियों से मांगते हैं, और जिस आदमी को गरज होगी, जो गाड़ी को चूकना नहीं चाहता, उस को लाचारी में देना पड़ता है। रेलवे का स्टाफ स्टेशनों पर खड़ा रहता है, उधर भी जाता है, लेकिन इस तरफ कोई देखता नहीं है।

आप हर साल कर्टसी वीक मनाते हैं परन्तु एक ही हफ्ते तक वह विनय और विवेक रहता है। चार दिन पहले मैं एक कागज ले कर यहां ही आप के एक बड़े अफसर के पास गई और उन से पूछा कि इस में कंसेशन के बारे में लिखा है उस में क्या बात है। उन्होंने मुझ से यह कहा कि मैं तलाश करूंगा। पर साथ-साथ यह भी कहा कि यह तो ऐसे ही बना दिया गया होगा। इस प्रकार का उन का मानस है और इस प्रकार से वे मुझे जवाब देते हैं तब यह सोचना चाहिए कि उस बेचारे आदमी की जो पैसा खर्च कर के यहां अ.त. है क्योंकि महीनों हो जाने पर भी उसे चिट्ठी का जवाब नहीं मिला है, उस की क्या हालत होगी। आप के इस आर्गनाइजेशन में अभी भी इस तरह के आदमी बैठे हैं जो

इस तरह का व्यवहार लोगों से करते हैं। मेरी यह विनती है कि इस बारे में अभी भी आप के बड़े-बड़े अफसरों को ख्याल नहीं आया है कि वह कम्पनी की रेलवे नहीं है और यहां पर परदेशी शासन नहीं है, अब अपने स्वतंत्र भारत का शासन है और हर एक रेलवे कर्मचारी जो है वह छोटे से छोटे आदमी का कर्मचारी है। करीब-करीब एक महिने पहले की बात है मैं अहमदाबाद एलिस ब्रिज स्टेशन पर रात के करीब पाँचे दस बजे गई। सारे शहर में बिजली है, लेकिन उस स्टेशन पर बिजली का पता नहीं है। छोटी-छोटी मिट्टी के तेल की बत्तियाँ हैं। फर्स्ट क्लास का पैसेन्जर अपनी जगह डूँड रहा था, उसको रिजर्वेशन मिलता नहीं। उसने गाँड से कहा कि हमारा रिजर्वेशन कहां है जो कि मैंने करवाया है? गाँड कुछ काम कर रहा था, शायद ब्रेक में सामान रखवा रहा था, उसने कहा कि मैं अभी आता हूँ। समय होने लगा तो मुसाफिर ने कहा कि जल्दी करो। गाँड आया और अपनी बत्ती से देख कर उसे बतलाया। परन्तु साथ ही साथ कहा कि यह गाँड का काम नहीं है। और कौन बतलावे? इस प्रकार का मानस अभी भी है। स्टेशन पर जब हम आते हैं और रेलवे कर्मचारियों से कुछ पूछना चाहते हैं तो रेलवे कर्मचारियों के कपड़ों पर या उसके शरीर पर तो यह लिखा नहीं रहता है कि इस कर्मचारी का यह काम है और इस कर्मचारी से यही काम लिया जायेगा, सब की पोशाक एक ही होती है, कोई स्टेशन मास्टर होता है, कोई टिकट चेकर होता है, कोई गाँड होता है, सब को देख कर कैसे समझें कि किस से क्या पूछना है, तब हम बड़ी कठिनाई में पड़ जाते हैं। हम कुछ कहते हैं तो हम को जवाब मिलता है कि सफाई वाले को भोजना काम हमारा नहीं है, पानी नहीं है तो वह काम हमारा नहीं है। अब हर एक कर्मचारी का अलग-अलग काम है तो क्या हर एक प्रवामी हर एक को बूढ़ने के लिये जावे?

मैंने आप से बार-बार बिनती की है कि कृपा कर के महिलाओं के डब्बे को आखीर में भी न रखिये और शुरू में भी न रखिये क्योंकि आजकल ट्रेनें बहुत लम्बी हो गई हैं। न तो आखीर में पानी का प्रबन्ध होता है और न शुरू में, न वहां कोई दूध देने आता है, न खाना देने आता है। छोटे-छोटे बच्चों को लेकर महिलाएँ आती हैं, वे कैसे किसी को बुलायें या कहीं जायें ? किसी रेलवे कर्मचारी से कहती हैं, तो वह जवाब देता है कि यह हमारा काम नहीं है। वहां पर कोई सफाई वाला भी नहीं पहुंचता है क्योंकि अभी तक आपके कर्मचारियों के दिल में यह बात नहीं आई है कि थर्ड क्लास के कम्पार्टमेंट का पानी का प्रबन्ध कर देना उसका काम है या यह कि वह थर्ड क्लास वालों के पास जाये और उनसे पूछे कि आप को क्या चाहिये। इसमें मुझे सन्तोष नहीं है, मुझे पहचान कर मेरी बात पर ध्यान दें। कहीं पर कोई भी कम्पार्टमेंट हा. कर्मचारियों को कर्तव्य है कि बड़े-बड़े स्टेशनों पर उसमें सफाई करवायें, उन्हें देखना चाहिये कि उसमें पानी आता है या नहीं, पानी ठीक से निकलता है या नहीं। इसके बारे में भी आप को ध्यान देने की बहुत जरूरत है।

जो डी लक्स ट्रेन्स चलती हैं, उनमें आपने थर्ड क्लास लगाया यह तो अच्छा किया। डी लक्स ट्रेन्स में जो फर्स्ट क्लास हैं उनमें तो ट्रेन के अन्दर सफाई का सारा प्रबन्ध है, लेकिन जो आर्डिनरी थर्ड क्लास हैं उनके लिये स्टेशन पर सफाई वाला रहना चाहिये और उसे उन की सफाई ठीक से करनी चाहिये। हम जब सब को बराबरी देते हैं तो कम से कम इतना श्याल तो हमें करना चाहिये। डी लक्स ट्रेन में हर कम्पार्टमेंट में सफाई वाला नहीं है और डी लक्स ट्रेन में एयर कंडीशन कम्पार्टमेंट से दूसरे कम्पार्टमेंट में : फार्स वाला नहीं आ सकता है, यह मे समझती हूँ। परन्तु स्टेशन पर तो सफाई वाला वहां हाजिर रहना चाहिये और आपके कर्म-चारियों को देखना चाहिये कि उन कम्पार्ट-

मेंट्स की सफाई ठीक से हो। वह सफाई बाथरूम की झाड़ू से नहीं की जानी चाहिये। कम्पार्टमेंट की झाड़ू भलग होनी चाहिए और थर्ड क्लास के कम्पार्टमेंट की सीटों को भी कपड़े से साफ करने की जरूरत है।

एक दूसरी बात मुझे आपके रेलवे आसिब के बारे में कहनी है। हर जगह आपके फाटक रहते हैं। पर कई जगह फाटक तो बने हुए हैं पर दोनों तरफ को एप्रोच रोड्स बनने को बाकी है। जब हम आपको कहते हैं तो जवाब मिलता है कि हमने तो लोकल बोर्ड को लिखा है, हमने तो म्युनिसिपैलिटी को लिखा है। उनसे कहा गया है कि इतना काम हो जाए तो हम आगे फाटक खोल सकते हैं। मैं कहती हूँ कि इस तरह से कामगोजी काम करने से नहीं चल सकता। छोटे-छोटे लोकल बोर्ड हैं, और म्युनिसिपैलिटीया हैं, उनके पास पैसा नहीं है। और वह कुछ कर नहीं सकते। आपका एक हल है उसको में बदलने को नहीं कहता लेकिन आपके आफिसर को गवर्नमेंट लेवल पर जाना चाहिए और एपाइंटमेंट लेकर जायें और हम काम को करें। ऐसा न होने से लोगों को आने-जाने में बहुत तकलीफ होती है क्योंकि उनको गस्ता नहीं मिलता। जो फाटक का दर-वाजा बन्द रहता है उसमें कोई फायदा नहीं। उनको बीच में से जाने को नहीं मिलता। इससे तकलीफ होती है। नो हम तरफ ध्यान देने की जरूरत है।

मैंने पिछले साल आपसे कहा था तो एक इंजीनियर मेरे पास मिलने आया था। नेउस कहा कि म्युनिसिपैलिटी यह नहीं करती और म्युनिसिपैलिटी वह नहीं करती। तो मैंने कहा कि मुझे बताओ कि क्या कठिनाई है। मैं इसको आगे पहुंचा सकती हूँ। देखना है कि मेरे पास यह कब आता है। पर मैं तो कहती हूँ कि आपको एक सिद्धान्त

[सुश्री मणिबेन पटेल]

बना देना चाहिए कि जहाँ रेलवे के फाटक हों उनका काम चालू करने के लिए हायर लेवल पर काम किया जाना चाहिए।

मैंने यह भी देखा है कि आपका साधारण नियम यह है कि दस मिनट के लिए फाटक बन्द रखा जाए, दस मिनट से ज्यादा फाटक बन्द नहीं रहना चाहिए और ट्रैफिक जारी रहना चाहिए। मगर मेरा अनुभव यह हुआ है कि बीस-बीस, पच्चीस-पच्चीस मिनट तक मैं खड़ी रही हूँ और पैसिज्जर खड़े हैं क्योंकि शॉटिंग चलता रहता है। इसका मुझे हाल में ही महीना सबा महीना हुआ अहम-वाबाद के पास सरखेज स्टेशन के पास अनुभव हुआ है। ऐसी जगहों पर लोगों को बहुत मुश्किल होती है। जिस तरह से आपका समय कीमती होता है इसी तरह से आम जनता को भी समय की कीमत रहती है। तो इसकी तरफ ख़ास ध्यान देने की ज़रूरत है।

यह भी देखना चाहिए कि नई लाइन डालने में आप यह न कहो कि उधर कोई व्यापार नहीं है, घन्घा नहीं है, हमको ग्रामदनी नहीं मिलेगी और इसलिए हम लाइन नहीं बढ़ायेंगे। आज जो इंटीरियर में विकास नहीं होता है उसका कारण यही है कि उनको कोई रास्ता नहीं अपना माल निकालने के लिए। गेटूँ का भाव इधर शहर में २० रुपया मन है तो इन जगहों में दस रुपया और पांच रुपया मन रहता है। लेकिन वहाँ के लोग अपना माल यहाँ ला नहीं सकते और व्यापारी भी आसानी से वहाँ नहीं जा सकते और इस तरह में किसान को पूरा पैसा नहीं मिलता। तो मैं कहना है कि इस तरफ भी सोचना चाहिए और यह भी सोचना चाहिए कि इस तरह से लाइनों का प्रबन्ध किया जाए कि जिससे बाटिलनेक न हों जैसे कि वीरमगांव में है। इस लाइन के धलावा अगर आप एक लाइन मुजिन्ना,

टारिका, बड़ौदा बना दें तो प्रेशर कम हो जाएगा और काम हलका हो जाएगा और आपकी लाइन बड़ौदा से दिल्ली तक चली जाएगी। तो यह भी मैं आपको सोचने को कहती हूँ।

मुझे मालूम नहीं कि मीटर गेज को लाइन पर आपका सफाई के लिए क्या प्रबन्ध है। लेकिन इधर मैं शहादरा स्टेशन गई थी। मुझे मीटर गेज से जाने की ज़रूरत थी। मैं उस ट्रेन से पहली बार गयी थी। मैंने उस स्टेशन पर पांच-पांच मिनट बाद तीन बार सफाई करवायी और तीनों बार बहुत मिट्टी निकली। तो इतनी सुन्दर होती है सफायी और एक बात और है। जो सफाई करने वाला था उसका कुरता सफेद था। उसे फिर भी कि उसका सफेद कुरता मैला न हो जाए, इसलिए वह सफाई ठीक से नहीं करता था। मुझे एक रेलवे कर्मचारी ने बतलाया कि अब सफाई करने वालों को सफाई करने में शर्म आती है और वे सफाई करना नहीं चाहते। जब आप उनको लगाते हो तो क्या आप उनको यह नियम नहीं बतलाते कि उनको इस तरह से काम करना होगा? आपको मीटर गेज ट्रेन पर ख़ास ध्यान देने की ज़रूरत है। अगर आप मीटर गेज को कायम रखना ही चाहते हों तो उसके डब्बे ठीक हों, उनकी सफाई ठीक से हो। उनकी बारी, दरवाजे जो हैं उनकी ठीक से रिपेयर कर देना चाहिए। उन डब्बों की हालत बहुत बुरी है, और उन में भीड़ भी बहुत है। मीटर गेज जनता को मैन स्टेशन पर लाना चाहिए ताकि अगर कोई मुसाफिर शिकायत करना चाहता है तो कर सके। इन डब्बों में बत्ती बहुत घीमी जलती है। जब ट्रेन चलती है तो बत्ती बन्द हो जाती है, जब ट्रेन रुकती है तो जरा-जरा बत्ती जलती है। पंखे लगे हैं तो स्विच ठीक नहीं काम करते। मेरी समझ में नहीं आता कि जब ट्रेन शुरू होती है तो उसका इंस्वेक्शन

किस तरह किया जाता है। ट्रेन साफ नहीं होती, बत्ती नहीं जलती, पंखा नहीं चलता, कौन इस्पैक्शन करता है जो इन चीजों को नहीं देखता? तो इस तरफ ध्यान देने की जरूरत है। आपने साहादरा स्टेशन पर मीटर गेज जनता एक्सप्रेस को रखा है। वहां पर न सैड है और न कुछ और है। अगर कोई पैसिजर शिकायत करे तो कोई सुनने वाला नहीं। इसलिए इसको मेन स्टेशन पर रखिए जिस से मुसाफिरो को सुविधा हो। अगर आपने कोई फ्लट क्लास ट्रेन उधर डाली होती तो मुसाफिर शिकायत करते तो उसको मुना भी जाता। पर आपने एक थर्ड क्लास ट्रेन को उधर डाल रखा है जिसकी कोई परवाह नहीं करता। इसलिए यह सोचना चाहिए कि उसको किस तरह मेन स्टेशन पर लाया जा सकता है।

जहां तक मेरा ख्याल है आप ने पिछली बार शायद कंसल्टेटिव कमेटी में वायदा किया था और बम्बई टाइम टेबिल कमेटी में तो किया गया ही था कि अहमदाबाद से मूरत और मूरत से अहमदाबाद एक ट्रेन बढ़ायी जायगी। पिछली बार बाढ़ आ गयी अक्टूबर महीने में और इसलिये आप उस को नहीं चला सके, इस को तो मैं समझ सकती हूं। परन्तु बाढ़ के समय जो लाइन में टूट हुई और जो ब्रीचज हुए उस वक्त तो आप ने महीने भर काम इतना जोर से किया और रेल चालू कर दी, परन्तु इधर धीरा, धीरा, धीरा काम हो रहा है और साल होने को आया और आप कहते हैं कि हम अभी वह ट्रेन नहीं चला सकते। जब नई स्टेट बनेगी तब तो प्रेशर और भी बढ़ जायगा। इसलिये मेरी विनती है कि किसी न किसी तरह से पहली मई को हम ट्रेन को चालू कर दीजिए।

और यह हर साल वैस्टर्न रेलवे पर मूरत और बड़ौदा के बीच, बलसार और बड़ौदा

के बीच में बारिश के समय में ब्रीचज होते हैं। उन की मरम्मत का काम कैसा होता है कि हर साल फिर उसी जगह पर ब्रीचज हो जाते हैं। कृपा कर के इस तरफ देखने की खास जरूरत है। और रेलवे वाले

अध्यक्ष महोदय : अब समाप्त करना चाहिये।

सुष्मी मल्लिकेन पटेल : साल में एक बार बोलती हूं, जरा कहने दीजिये कृपा कर के।

रेलवे वाले किसी चिट्ठी का जल्दी उत्तर दे दें तो बड़ी मेहरबानी। नहीं तो तीन-तीन चार-चार महीने तक चिट्ठी का उत्तर नहीं देते। अभी रेलवे मंत्रालय ने बम्बई में टाइम टेबल कमेटी की बैठक ९ तारीख को रखी। इधर ८ तारीख की राष्ट्रपति का संसद् के दोनों हाउसिज के सामने भाषण था। मुझे एक महीना पहले वह चिट्ठी मिली। मैं ने तुरन्त उन को लिखा कि आप संसद् के सभा सदों को टाइम टेबल कमेटी का सदस्य बनाते हैं और चाहते हैं कि हम उन में आप को मशविरा दें और हम को भी वहां आने की इच्छा है, लेकिन जो तारीख आप ने रखी है, उस को देखते हुए यह कैसे सम्भव है कि हम कमेटी की बैठक में भी हाजिर हों और इधर संसद् में भी हाजिर हों, इसलिए या तो दो-चार दिन पहले मीटिंग रखें और या चार-छः दिन बाद में। मैं ने उन को जो चिट्ठी लिखी, उस का न तो एकनालेजमेंट आया है और न कोई जवाब आया है। मैं ने बंगलौर कांग्रेस से वापस आते समय टेलीफोन से वैस्टर्न रेलवे के बम्बई आफिस में बात की। रेलवे मैनेजर तो नहीं मिले, इसलिये उन के अमिस्टेंट में मैं ने बान-चीत की। उन्होंने मुझे कहा कि मैं आप की बात बता दूंगा, लेकिन अभी तक मेरी चिट्ठी का जवाब नहीं मिला है। वह मीटिंग हो गई और उभ के मिनटम मेरे पास आये हैं।

[सुश्री मणिबेन पटेल]

इस तरह का रेलवे का व्यवहार रहता है और इस से जनता को बहुत तकलीफ होती है। लीन-लीन, चार-चार, छः-छः महीने जवाब नहीं मिलता है। जब हम को जवाब नहीं मिलता है, तो आर्डीनरी बेचारे मामान्य लोगों को क्या मिलता होगा ?

12 hrs.

हम देश में एक तरह से समाजवादी समाज की रचना करने जा रहे हैं, तो पैमेंट्स में रेलवे कर्मचारी जो भेद करते हैं—फर्स्ट क्लास के पैमेंजर को अच्छी तरह देखना, उस के साथ विनय के साथ बर्ताव करना और थर्ड क्लास के पैमेंजर को देखना ही नहीं और उन को कन्टेम्प्ट में देखना—उस को अगर माननीय मंत्री निकाल सकें, तो उन को लोगों का बहुत आशीर्वाद मिलेगा।

आप ने जो समय दिया है, उस के लिए धन्यवाद।

सरदार अ० सि० सहगल (जंजगीर) : अध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्रालय ने जो १९६०-६१ का बजट पेश किया है, उस का स्वागत करते हुए मैं इस सम्बन्ध में अपने विचार रखना चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : किमी माननीय सदस्य को पन्द्रह मिनट में ऊपर नहीं लेना चाहिये।

सरदार अ० सि० सहगल : पत्रों में प्रकाशित हुआ है कि हमारे यहां पर कोयला आया तादाद में न होने के कारण नार्दरन रेलवे की कुछ गाड़ियां बन्द कर दी जायेंगी। मैं नहीं कह सकता कि इस में कहां तक सत्यता है और इस बारे में मंत्रालय का क्या विचार है। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि जो कोयले की बहुत सी खदानें हैं—खासकर जो नई खानें हैं और जो कारबा का कोल-फील्ड है—उन को सरकार अपने हाथों में ले ले और वहां वाशरीज बिठाने

की कोशिश करे। मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कहा है—

"It is imperative that coal washeries should be set up as early as possible...."

इस "ऐज अर्ली ऐज पासिबल" का जो अर्थ है, वह उरा बड़ा लम्बा मानूँ होता है। मैं यह अर्थ करना चाहता हूँ कि जितनी जल्दी हो सके, इन वाशरीज की स्थापना की जाय। कोयला न मिलने के कारण हमें जो बहन तकलीफ होती है, वह डम में दूर हो जायगी।

जो फ्रैक ट्रेन्ज जारी की गई हैं, उससे लोगों को बहुत फायदा होगा। उसकी वजह से हमारा मान जल्दी जा सकता है। उसमें जो बहुत लम्बी गाड़ियां लगाई जाती हैं, उससे हमारा ज्यादा पैसा बच जाता है और रेलवे मंत्रालय का बच भी रहा है।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान सफ़ा ११ पर दिए गए उनके वक्तव्य की ओर दिलाना चाहता हूँ। उन्होंने कहा है—

"...to levy a supplementary charge of 5 naye paise per rupee on freights of foods...."

क्या इससे मोटर ट्रांसपोर्ट को फायदा नहीं होगा? सरकार के पास इस आशय के आंकड़े मौजूद हैं कि जो सामान रेलवे से जाता है, उसमें कितनी कमी हुई है और जो सामान मोटरों से जाता है, उसमें कितनी वृद्धि हुई है। यह मैं मानता हूँ कि इससे हमको चौदह करोड़ का फायदा होगा, लेकिन उसके साथ ही साथ हमको इस बात की तरफ भी ध्यान देना चाहिए कि जो हमारा चार्ज बढ़ाया जा रहा है, दर-असल उससे हमको फायदा होगा या नुकसान। अगर हम इन सारी बातों को मैनजर रखते हुए कार्यवाही करेंगे, तो ज्यादा फायदा होगा।

मन्त्रालय की ओर से बिना टिकट जाने वालों के सम्बन्ध में नेशनल यूजर्स कनसल्टेटिव कौंसिल के मेम्बरान को थोड़े से अधिकार दिए गए हैं। लेकिन साथ ही एक नया हुकम जारी किया गया है कि वे कोई स्पेशल चैकिंग नहीं कर सकते हैं। मान लीजिए कि हम किसी ट्रेन से जा रहे हैं और हम यह देखना चाहते हैं कि वहाँ पर जो टिकट चेकिंग हो रहा है, वह ठीक तरह से हो रहा है या नहीं और इस सम्बन्ध में अगर हम वहाँ के अफसरान की मदद करना चाहते हैं, तो वह स्पेशल चैकिंग नहीं कही जानी चाहिए। मैं समझता हूँ कि यह मामला विचारणीय है और मंत्री महोदय को इस पर विचार करना चाहिए। मैं आपके सामने एक छोटा सा उदाहरण रखना चाहता हूँ। गो कि वह मुझ से सम्बन्ध रखता है लेकिन उसका यह मतलब नहीं है कि हम लोगों को उससे किसी किस्म का फायदा या नुकसान होता है। १२ तारीख का वाकया है कि पथरिया स्टेशन पर कुछ सज्जन मैकण्ड क्लास में बैठे। उनमें से एक दो स्टेशन आगे उतर गए और जो महाशय बैठे थे, उनका टिकट लेकर चले गए और कुछ समय बाद वापस आकर उन्होंने वह टिकट लौटा दिया। मैंने टिकट कलेक्टर को बुला कर बताया कि शायद इन के पास टिकट नहीं है। उनका टिकट एग्जामिन किया गया। उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इस बारे में फोन किया गया। उन्होंने कहा कि हमने इन से डबल चार्ज किया है। हमें इस बात पर विचार करना चाहिए कि हम तरह की घटनाओं को रोकने के लिये क्या व्यवस्था करनी चाहिए। फिल्टर के जरिये से इसका प्रचार किया जाना चाहिये। जो लोग इस बारे में रेलवे की मदद करते हैं, उनके कार्य की प्रशंसा करते हुए, उनको सर्टिफिकेट दिये जाने चाहिए। जो कर्मचारी मदद करते हैं, उनको भी प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए और उनको बताना चाहिये कि आप ने जो रेलवे की मदद की है, उसके लिये रेलवे विभाग आप की प्रशंसा करता है। रेलवे के छोटे कर्मचारियों को प्रोत्साहन दिया जाये, ताकि वे भी इस काम में पूरी तरह से मदद कर सकें।

अब मैं क्लास ३ और ४ के कर्मचारियों के रहने की व्यवस्था के बारे में आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। खड़गपुर या बिलासपुर में उनकी जो व्यवस्था होनी चाहिए, वह नहीं है। इसकी तरफ ध्यान देना चाहिए।

रेलवे मिनस्ट्री की तरफ से मुझे एक चिट्ठी मिली है, जिसमें कहा गया है कि बिजासपुर से बीना तक एक डायरेक्ट ट्रेन चलाई जायगी। उसके लिये मैं मंत्री महोदय का आभारी हूँ।

जहाँ तक पठानकोट एक्सप्रेस का सवाल है, वह हम को मिलती है, लेकिन आदमी को जो दो रात और एक दिन चलना पड़ता है, अगर उसको जल्दी पहुँचाने की कोशिश की जाये, तो बड़ी अच्छी बात हो। लेकिन वह नहीं हो सकता है और उसका कारण यह है कि हमारी रेलों की कुछ कठिनाइयाँ हैं। मैं उनको महसूस करता हूँ, लेकिन इस बात पर गौर करना चाहिये कि एक डिब्बा फ्रॉन्ट और मैकण्ड क्लास का डायरेक्टली दे दिया जाये। अगर ऐसा किया जा सके, तो हम आभारी होंगे। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूँगा कि वह इस प्रश्न को एग्जामिन करायें।

रेलवे में जो सरकारी केटारिंग प्रचलित है, उसको रेलवे मन्त्रालय आगे न बढ़ा कर उसकी व्यवस्था को अच्छा बनाना चाहता है, इस विचार-धारा की मैं प्रशंसा करता हूँ, लेकिन साथ ही साथ मैं प्रार्थना करता हूँ कि हम बारे में लोकल कमेटीज बनाई जायें, जिनमें एम० एल० एज० और दूसरे अच्छे लोगों को रखा जाये और उनसे इस बारे में सलाह-मशविरा किया जाये कि खाना ठीक मिल रहा है या नहीं। मैं यह कहने के लिए तैयार हूँ कि खाने में कुछ अच्छाई थी और वह अच्छाई की तरफ जा रहा था, लेकिन यह जरूरी है कि हमारा जो इन्स्पेक्शन है—मुलाहिषा है, उसमें ज्यादा तेज निगाह करके काम किया जाये, ताकि जो कमियाँ हैं, उनको दूर किया जा सके।

[सत्रदार अ० सि० सहगल]

रेलवे ट्रैक्स की जांच करने के लिये कुछ गाड़ियां हैं। जहां तक मुझे मालूम है, शायद इस तरह की तीन चार गाड़ियां सारे भारतवर्ष में हैं। रेलवे ट्रैक की जांच करने की गाड़ी, मैं ठीक तरह से इसका नाम आपको नहीं बता सकता हूं लेकिन वह रेलवे लाइन की जांच करती है। ट्रेन के जो डिब्बे होते हैं उसके पीछे वह लगाई जाती है और उसके बाद जो अफसर होता है वह यह देखता है कि रेलवे लाइन कहां पर ठीक है, कहां पर नीची है, कहां पर ऊंची है और कहां पर टेढ़ी है। जो एक नक्शा रहता है उसमें यह सारी चीज प्रदर्शित होती है। वह जो मशीन है वह आपके यहां हिन्दुस्तान में नहीं बनती है और यदि मेरी यह बात सत्य है, यदि मेरी यह रिपोर्ट कोरेक्ट है, तो मैं कहूंगा कि इसको और भी अधिक बाहर से मंगाने की व्यवस्था आपकी तरफ से की जानी चाहिए। बरसात के वक्त और बरसात से पहले आप ट्रैक की जांच अच्छी तरह से करें और आपको इससे बहुत ज्यादा फायदा हो सकता है। मैंने एक बार बीना से लेकर कटनी तक जाकर रेलवे ट्रैक की जांच किस तरह से होती है, इसका अनुभव प्राप्त किया है और उसी के आधार पर मैं आपसे कहना चाहता हूं कि इसकी और अधिक व्यवस्था आपको करनी चाहिए।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि हमारी जो रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स है उसे जितनी मदद मिलनी चाहिये हमारी स्टेट्स की सरकारों की तरफ से, उतनी मिलती नहीं है और यह बड़े दुःख की बात है। इस में ज्यादा कॉन्डिनेशन की आवश्यकता है। इस काम को यदि हम कमेटीज के जरिये से या जो स्टेट गवर्नमेंट्स व्यक्तियों को नामिनेट करती है, उन के जरिये से इस काम को करें, तो ज्यादा लाभ हो सकता है लेकिन असली देखने वाली बात यह है कि पूरा-पूरा कॉन्डिनेशन हो और इस फोर्स को जितनी मदद मिलनी चाहिये, मिले। यह मदद स्टेट

गवर्नमेंट्स ही दे सकती है और उन को देनी चाहिये। हर एक स्टेशन पर और हर एक जंक्शन पर उन की पूरी-पूरी मदद होनी चाहिए उन के साथ पूरा-पूरा सहयोग होना चाहिए। रेलें जिस तरह से सैटर की हैं उसी तरह से ये स्टेट्स के लोगों के लाभ के लिए भी हैं और इस नाते जो इस फोर्स को सहयोग मिलना चाहिये; नहीं मिलता है, तो काम अच्छी तरह से भागे नहीं बढ़ सकता है।

टिकिटलैस ट्रेवल के बारे में मैं ने कहा है कि इस को रोकने के लिए आप लोगों को फिल्म्स दिखायें और जो लोग इस काम में आप की मदद करें उन को आप रिबाउंड दें, उन को आप सर्टिफिकेट दें और यदि आप ने ऐसा किया तो टिकिटलैस ट्रेवल बहुत कम हो सकता है। इस काम में आप स्कूलों और कालेजों के प्रोफेसरों का सहयोग भी प्राप्त करें। हम इन कमेटीज में टीचर्स और प्रोफेसर्स को भी प्रतिनिधित्व दे सकते हैं और स्टेट गवर्नमेंट्स से इन को शामिल करने की प्रार्थना भी कर सकते हैं। हमें चाहिये कि हम इन टीचर्स का सहयोग अवश्य प्राप्त करें और उन से प्रार्थना करें कि वे इस बारे में जो शिकायतें हैं, उन्हें भेजें। पैसेंजर एग्जिनिटीज के बारे में आप ने कहा है कि ब्राड गेज पर जो ओवर-क्राउडिंग होता था और जो १९५५ में १६ परसेंट था वह घट कर १३ परसेंट रह गया है। यह ठीक हो सकता है लेकिन मैं कहूंगा कि साउथ ईस्टर्न रेलवे पर जहां पर एक एक्सप्रेस गाड़ी है, एक डाक गाड़ी है, दो पैसेंजर गाड़ियां हैं जोकि टाटानगर से चलती है और फ्रांटलोकड़ा से नागपुर चलती हैं, उस पर कितना ओवर-क्राउडिंग है, इस की आप जांच करें। वहां पर बहुत ज्यादा ओवर-क्राउडिंग होता है और मैं चाहता हूं कि इस को दूर करने के लिए आप जल्द से जल्द कदम उठायें। हम ने आप से एक प्रार्थना की और उस को आप ने स्वीकार कर लिया है जिस के लिए हम

आप के आभारी है। आप कलकत्ता से ले कर बम्बई तक नागपुर हो कर एक एक्सप्रेस गाड़ी हम को दे रहे हैं और इस के लिये हम आप का धन्यवाद करते हैं। लेकिन इस के साथ ही साथ इस ओवर-क्राउडिंग को दूर करने का भी आप को प्रबन्ध करना चाहिये। मैं यह भी चाहता हूँ कि आप रायगढ़ से हुंजरगढ़ तक एक लोकल पैसेंजर गाड़ी दे सकें तो बहुत अच्छा होगा। कोरबा से ले कर चापा तक जो रेलवे है, उस को आगे बढ़ा सकें तो और भी अच्छा होगा और इस ओर भी मैं आप का ध्यान आकर्षित करना चाहता था।

तीसरी योजना में आप मंडला और बिलासपुर के बीच की लाइन पर भी विचार करें कि क्या यह बन सकती है या नहीं। यह लाइन मुंगेली हो कर जानी चाहिये। आप चापा-कोरबा लाइन को भी आगे बढ़ावें तथा जो लाइन चिरमोरी से जाने वाली है उस के साथ इस को जोड़ दें तो जो सारा एबारि-जिनल ट्रेक है, उस को लाभ पहुंच सकता है। कोरबा से आगे जा कर जो आप कोल माईस खोलने वाले हैं, इस लाइन को बनाने से उन को भी आप बढ़ावा दे सकते हैं।

अन्त में मैं कुलियों की समस्या के बारे में आप का ध्यान खींचना चाहता हूँ। कुलियों के साथ एक जमादार या एक मेट रखने की आप को व्यवस्था करनी चाहिये। मैं ने आप के जनरल मैनेजर साहब को एक चिट्ठी लिखी थी जिस के जवाब में उन्होंने मुझे सूचित किया है कि वे एक-दो जगहों के लिए कार्रवाई कर रहे हैं, यानी बीना और कटनी के लिए। लेकिन यही दो स्थान नहीं हैं और मैं चाहता हूँ कि जहां-जहां पर मेट्स की या जमादारों की व्यवस्था नहीं है, वहां पर उन की व्यवस्था की जाय, वहां पर इन को रखा जाय ताकि ये कुलियों को कंट्रोल कर सकें।

मैं माननीय मंत्री जी तथा अन्य तमाम कर्मचारीगण जो हैं तथा जो जोनल रेलवेज

में काम करने वाले हैं, उन सब को प्रशसनीय कार्य करने के लिये धन्यवाद देता हूँ क्योंकि उन्होंने ने बहुत ही ईमानदारी और सच्चाई के साथ अपना काम किया है और कर रहे हैं और जो तकलीफें मुसाफिरों की हैं, उन को दूर करने की चेष्टा कर रहे हैं। इस सब के लिये मैं उन का आभारी हूँ।

Mr. Speaker: Shrimati Uma Nehru. Thereafter, I shall call a Member from the Republican Group. Then, I shall call Shri Tangamani. Then I shall give opportunity to a Member from the Ganatantra Group.

Shri Joachim Alva (Kanara): What about the Members who come from districts where there is no railway at all? I was keeping my mouth shut for ten years on this matter.

Mr. Speaker: The leaders of each group give me the names of Members who want to speak. They know who have spoken on the President's Address, who are going to speak on the general budget and who are reserved for the railway budget. This is how each party or group assort and assigns the work. I do not want to depart from this practice except in exceptional circumstances. There is no good writing to me or coming and telling me that I have given opportunities to some other hon. Members to speak, etc.

Shri Sinhasan Singh (Gorakhpur): We always look to you for being called. We would rather look to you rather than to the Whips. The parliamentary practice and procedure, as you know, is that we should catch your eye. So, it rather looks awkward that instead of trying to catch your eye, we should try to catch, so to say, the eyes of the Whips. I think it is something not very much desirable.

Shri Harish Chandra Mathur (Palí): I quite concede that the parties must also have a say in the matter. But after all, the overall responsibility for regulating the debate is in your hands.

[Shri Harish Chandra Mathur]

I may like to speak certainly on the general budget. But if I have a particular point to make on the railway budget and which may be of benefit to the House, I think that you are the best judge in these matters. I would appeal to you rather than go the other way round.

I think that some system might be evolved whereby a certain percentage or a certain number of persons could be nominated by the parties and then some flexibility be left, so that we could have a really sound debate. When certain points are raised, I would like to meet those points particularly. So, how is the debate going to be regulated except through you?

Mr. Speaker: Let me make the position clear. I am equally interested, along other hon. Members here, to see that the level of debate is high. For that purpose, I depend upon all the groups and Members. So far as the Opposition Members are concerned, I have not much difficulty. I may admit that frankly. They know what time is allotted to them out of the total time allotted for the debate. I allot 2/5th of the time to the Opposition and 3/5th to the Government party. Out of the 2/5th allotted for the Opposition, the time is divided among the 125 Members, and then we assort and assign that time to them. There are some cases where I will have to take away some time from the time allotted to them and give it to unattached Members to whom also I would like to give an opportunity. The groups are giving me their names and I do not find any difficulty. So far as the Government party is concerned, they also give me the names of Members wishing to speak. Some Members do not go to their Whips. I expect the Whips to be here constantly, and I would like to see that the Secretary and the Whip of each party find out who will be the hon. Member who would speak on the one side, to match the hon. Member who speaks from the other side. That is not my work. If

an hon. Member feels he is neglected and he has a lot to contribute, he must give up that party and become an independent. Then, he can certainly catch my eye as often as he likes and I will call him. There is Shri Bharucha, for instance; I do not miss him.

So, there is no use complaining against their own party and telling me, "I do not get an opportunity in my party". Of course, catching my eye is there, even though they may give the list of names. I am trying here to match one against the other. In exceptional cases, I shall exercise my discretion, but ordinarily I would like to go by the list given by the party. The party must take the entire responsibility, marshal their forces and as against one there, they must give a couple of Members here. So, hon. Members will try to convince their whip to include their names.

Shri Rami Reddy (Cuddapah): The whip gives the list only for the President's Address debate, railway budget and general budget—general discussion. Regarding the discussion on the Demands for Grants, it is completely in your discretion.

Mr. Speaker: I have been here presiding over this House for the last 10 years in one capacity or other—Deputy-Speaker or Speaker—and I am sorry to say no hon. Member is specialising in a particular subject. On any demand, haphazardly I cannot call any Member. Of course, if I am told the some hon. Members who are in a particular consultative committee are better prepared, then I give them preference. If nobody specialises in a subject, I must abide by some rules and regulations.

Shri Birendra Bahadur Singhji (Raipur): When we go to the Whip, he says, "The names have already been forwarded; you go to the Speaker and talk to him."

Mr. Speaker: There is no question of speaking; the list speaks to me. If

the name of any hon. Member is here. I have no objection.

Shri Sinhasan Singh: There are cases when names are called by the Chair and those hon. Members are not present here. If you go strictly by the list, a time may come when only those hon. Members will be sitting here whose names are on the list and others may not be in the House. Often times the question of quorum arises. So, if this process is not followed, many of the Members wishing to speak will be here trying to catch your eye and the House will be full. So, I think the procedure to be followed, every time we should look to you and not to the list.

Mr. Speaker: I shall take this suggestion into consideration so far as the General Budget is concerned. I want the House to be full as much as possible.

Shri P. G. Sen (Purnea): Have you exhausted the list, Sir? Sometimes even before the list is exhausted, you call other Members.

Mr. Speaker: The list contains 16 or 20 names and so it is not possible to accommodate all the 20 persons on one side. So, I am trying my best. I am not allowing any other hon. Member outside this House to speak.

Shri Birendra Bahadur Singhji: Why not call Members State-wise?

Mr. Speaker: I shall try to have some method, so that hon. Members may be here and the House may be full as much as possible. Shrimati Uma Nehru's name is not in the list, but still I am calling her.

श्रीमती उमा नेहरू (सीतापुर) :
अध्यक्ष महोदय, आधा घंटा हो गया मैं खड़ी हुई फिर बैठी, फिर खड़ी हुई ।

अध्यक्ष महोदय : फिर मैं क्या करूँ ?

श्रीमती उमा नेहरू : जब मैंने यहां यह हालत देखी तो कोई ताज्जुब नहीं है अगर रेलवे में भी ऐसा हो ।

सब से पहले मैं मिनिस्टर साहब को और रेलवे बोर्ड को मुबारकबाद देती हूँ । और वह इसलिये देती है कि हर साल मैं ने बराबर रेलवे के बारे में कुछ न कुछ कहा और मैं ने अपने मिनिस्टर से चाहा कि वह तरक्की और उन्नति करें । इस वकत जब भी मैं घूमती हूँ तो देखती हूँ कि पहले से बहुत तरक्की हुई है बमुकामले उस वकत के जिस वकत हम यहां आये थे और उस वकत जो रेलवे की हालत थी ।

13.26 hrs.

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

आज रेलवे में बहुत गनीमत है । लेकिन इस के साथ ही साथ मैं यह नहीं कह सकती कि जो गनीमत है उस के बाद उसे और अच्छा नहीं होना है । रेलवे को अभी भी बहुत तरक्की करनी है । मुझे यहां फर्स्ट और सेकेंड क्लाम के फेर में नहीं पड़ना है, लेकिन इतना जरूर कहूंगी कि अभी तक जो कोचेज हैं उन कोचेज में बहुत सी चीजें ऐसी हैं कि कभी तो मालूम होता है कि नई कोच आई है कभी मालूम होता है कि पुरानी कोच को नया बनाया हुआ है और कभी कभी मालूम होता है कि उस के अन्दर की चीजें ठीक नहीं हैं । यह ठीक है, जैसाकि मणिवेन ने कहा था, कि बहुतों में तो हालत यह है कि पंखे हैं लेकिन चलते नहीं हैं, रोशनी नहीं है, यह सब दिक्कतें हम देखते रहते हैं लेकिन इन सब दिक्कतों को देखने के बाद मुझे और भी कुछ बातें कहनी हैं । आज हम रेलवे वालों में से मुस्तलिफ काम करने वालों को देखते हैं तो बहुत अच्छा नहीं लगता । खाम तोर से जो लोग सफाई करते हैं, आप उन को हरिजन क्लास कहें या मेहतर क्लाम कहें, एक और वह हैं और दूसरी और कुली वगैरह हैं । मैं चाहती हूँ कि मिनिस्टर साहब से कहूँ कि जब हम उन लोगों को देखते हैं, खाम तोर से जो स्वीपर्स हैं, नीले कपड़े पहते हुए, और गिर में पट्टी बांधे हुए, वह एक अलग क्लास दिखलाई देती है स्टेशनों पर । मैं चान्नी हूँ

[श्रीमती उमा नेहरू]

कि स्टेशनों पर सब की वर्दी एक सी होनी चाहिये। आज जो पोर्टर्स हैं उन की वर्दी एक हो और जो स्वीपर्स हैं उन की वर्दी दूसरी हो, यह नहीं होना चाहिये। अगर मिनिस्टर साहब मुनासिब समझें तो सब की वर्दी एक सी कर दें और जो नीले कपड़े उन को दिये गये हैं, उन को देख कर कुछ तकलीफदेह चीज मालूम होती है।

श्री जगजीवन राम : बदली जा रही है।

श्रीमती उमा नेहरू : दूसरा रंग हो तो ज्यादा अच्छा मालूम होगा। एक चीज तो मैं यह चाहती हूँ। यह बहुत जरूरी है।

दूसरी बात जो सब से बड़ी है वह मेरी कांस्टिट्यूंसी की है। मेरी कांस्टिट्यूंसी मीटर गेज पर है और मुझे वहाँ बार-बार जाना पड़ता है। साथ ही चूँकि मैं कम्प्यूनिटी डेवलपमेंट में इन्टरेस्टेड हूँ इसलिये भी वहाँ जाती हूँ। अभी तक वहाँ हालत यह है कि यह जो मीटर गेज का डिस्ट्रिक्ट सीतापुर है उस में लहरपुर और मिसरिख में काफी अनाज पैदा होता है, कच्चा माल है, सब से बड़ा सवाल यह है कि हम वहाँ से किस तरह से अपने माल को, गुड़ है, दालें हैं, अनाज हैं, उस को निकालें। बहुत कोशिश करन पर भी हम उस को निकाल नहीं पा रहे हैं। कोशिश तो है पहले से कुछ ज्यादा निकलती है लेकिन जिस तरीके से हम चाहते हैं कि उस को निकाल कर के और हम आगे देश में फैलायें वह जरा हमारी दिक्कत है। एक तो बसेज की भी दिक्कत रहती है और बैगन्स भी हम को ठीक तरीके से सहुलियत से नहीं मिलते ताकि हम तैयार होने वाले माल को यहाँ से वहाँ तक ले जायें। मैं शुरू से यह कहती आई हूँ और मैं आप से फिर यह कह रही हूँ कि सब से बड़ी बात जो मैंने उस बैकवर्ड एरिया में देखी कि सीतापुर से आगे लहरपुर तक जो चावल वगैरह आता है, अभी तक तमाशा

है कि लहरपुर में कोई रेलवे स्टेशन नहीं है। आज से १०, १२ वर्ष पहले जब मैं मेम्बर हुई मैं ने बार बार कहा कि वहाँ पर कोई स्टेशन नहीं है। मिसरिख में स्टेशन है, सीतापुर में स्टेशन है लेकिन वहाँ लहरपुर में कोई रेलवे स्टेशन नहीं है हालांकि डेरों माल वहाँ पर पैदा होता है। पहले तो वहाँ पर पोस्ट आफिस, टेलीग्राफ आफिस कुछ नहीं था, यह तो सब वहाँ पर हो गये, गवर्नमेंट ने उन की व्यवस्था कर दी है लेकिन जहाँ तक वहाँ पर एक रेलवे स्टेशन कायम करने का सवाल है वह अभी तक वहाँ पर नहीं स्थापित किया गया है। अब मिनिस्टर साहब यह कह सकते हैं कि वहाँ से तो अनाज और कच्चा माल निकलता है और हम ने तो रेलवे लाइन को उसी जगह बढ़ाया है जहाँ कि हम को स्टील और आयरन ले जाना है और हम ने ऐसी ही जगहों पर रेलवे लाइन डाली हैं तो मैं उन से यह कहना चाहूँगी कि खाली स्टील और आयरन से तो ही हमारा काम चलने वाला नहीं है और जाहिर है कि अगर हमें अपने प्लान को कामयाब बनाना है तो हम को अपनी एग्जिक्यूटिव को बढ़ाना है और कृपि की उन्नति करनी है। इसलिये मैं चाहती हूँ कि मंत्री महोदय मीटरगेज के जो कोई जनरल मैनेजर हों उन का ध्यान इस ओर आकृष्ट करायें कि लहरपुर में एक रेलवे स्टेशन का होना जरूरी है। मिसरिख में स्टेशन है लेकिन उस के आगे लहरपुर में स्टेशन नहीं है और वहाँ पर अभी या तो बस द्वारा जाया जा सकता है या मोटर द्वारा पहुँचा जा सकता है, रेल का कोई कनेक्शन नहीं है और यह बहुत जरूरी है कि इसे रेल में जोड़ा जाय।

इस के अलावा मुझे आप से यह कहना है कि आप की सर्विसेज के जो गरीब लोग हैं जो नीचे तबके के लोग हैं वे अगर कुछ अपनी छोटी मोटी दिक्कतों और शिकायतों को ले कर मिलते जुलते हैं तो रेलवे बोर्ड और अन्य अधिकारियों को उन की छोटी छोटी शिकायतों

को सुन कर उन को रफा करने की कोशिश करनी चाहिये। उन की छोटी मोटी तकलीफों को दूर कर देना चाहिये।

एक सब से बड़ी शिकायत मुझे रेलवे मंत्रालय से है और जो शिकायत कि बहन मणिबेन को भी है और वह यह कि आपके मंत्रालय में मालूम नहीं क्या बात है कि खत लिखो लेकिन उसका कोई जवाब नहीं मिलता और अगर कभी जवाब मिलता भी है तो काफी असें के बाद जाकर मिलता है। मैं चाहूंगी कि मंत्री महोदय इस आम शिकायत की ओर जरा अपने रेलवे अधिकारियों का ध्यान आकृष्ट करें। हमको यह बताया गया है कि हमारा एक एक प्लान आ रहा है और हर प्लान जो हमारे सामने आयेगा उसका हमें तेजी से चलाना है और इसलिए मैं चाहूंगी कि जब हम आपकी मिनिस्ट्री में किसी डिपार्टमेंट को पत्र लिखें तो कम से कम और कुछ नहीं तो एक ऐकनोलेजमेंट का पोस्टकार्ड आ जाया करे कि हमारी भेजी हुई चिट्ठी उन्हें मिल गयी है और वह उनके विचाराधीन है। मुझे आशा है कि मिनिस्टर साहब जरा इसका ब्याल रक्खेंगे।

यह कुछ चीजें मैंने आपके सामने रखी हैं खास तौर से यह जो मीटरगेंज की नीज है इस पर आपको ध्यान देना है। मैं आपके डिप्टी मिनिस्टर साहिब को भी सीतापुर के वास्ते बहुत दफा लिख चुकी हूँ और मैं समझती हूँ कि अगर आप जरा इस पर गौर करेंगे तो यह काम पूरा हो जायेगा।

कोचेज के सम्बन्ध में मुझे यह कहना है कि जो थर्ड क्लास की कोचेज हैं वे बहुत कम हैं और थर्ड क्लास के डिब्बों में ठसाठस आदमी भरे रहते हैं और इतना नहीं बल्कि फुटबोर्ड्स पर भी खड़े होकर लोग यात्रा करते हैं, अब उनके लिए यह कहना कि फुटबोर्ड्स पर खड़े होकर यात्रा करने वाले टिकट नहीं लेते हैं और इसलिए वे वहाँ पर खड़े होकर सफर

करते हैं, यह गलत बात है और मैं इसका सही नहीं मानती। कारण यह है कि डिब्बों में जगह जब उनको किसी तरह नहीं मिलती तब वे फुटबोर्ड्स पर खड़े होते हैं। स्टेशनों पर ऐसा बन्दोबस्त नहीं होता कि टिकट उतने ही ईश्यु किये जायें जितनी कि सीट्स हों। सीट्स से ज्यादा टिकट बेचे ही न जायें और अगर ऐसी व्यवस्था चले तो यह ओवरकाउटिंग और फुटबोर्ड्स पर खड़े होकर यात्रा करनी कम हो सकती है और धीरे धीरे बंद हो सकती है। आज होता यह है कि सीटों से टिकट कहीं अधिक बांट दिये जाते हैं जिसके कारण यह दिक्कत होती है।

मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देते हुए यह कहना चाहूंगी कि जो आपके हाइएस्ट आफिसर्स हैं, रेलवे बोर्ड के मॅम्बर्स हैं, उन हाइएस्ट अफसरान को आप मेहरबानी कर के हम्बलेस्ट काम करने को दें। हम्बलेस्ट काम आपके हाइएस्ट आफिसर्स को करना है और इस तरह वह जाकर देखेंगे कि कितनी मुश्किलें और दिक्कतें पैसंजर्स को हैं। अब जो पार्लियामेंट के मॅम्बर्स हैं उनको तो सफर करने में वह आम दिक्कतें जिनका कि अनुभव आम यात्री करते हैं, नहीं हो पाता कारण पहले से ही रेलवे के मुलाजिम पार्लियामेंट के मेम्बर्स के नाम पढ़ कर सतर्क हो जाते हैं और जिस कम्पार्टमेंट में वह जाकर बैठते हैं तो उसी समय सफाई करने के लिए एक स्वीपर आ जाता है जो कि झाड़ू लगा कर नमाम कम्पार्टमेंट की सफाई कर डालता है, लैबेटरी बिल्कुल साफ कर दी जाती है, बिजली वाला आकर बन्द और पंखे आदि टैस्ट कर लेता है कि सब ठीक-ठाक है कि नहीं और जरूरी मरम्मत कर देता है, बर्कई आकर चिटखनी और दूसरी जरूरी चीजों की देखभाल करने लगता है और ठीकठिक करता रहता है गरजे कि मेम्बर वाले कम्पार्टमेंट की तो खूब देखभाल कर ली जाती है लेकिन बाकी कम्पार्टमेंट्स की ओर

[श्रीमती उमा नेहरू]

तबज्जह नहीं दी जाती है और जो हमारी अन्य दूसरी बहिनें बैठी रहती हैं उनकी दिक्कतों को कोई देखता नहीं तो मैं आपको सच बतलाऊं कि मैं तो उस समय कुछ अपने को एक आउटकास्ट सा महसूस करने लगती हूँ। इसके अलावा मैं समझती हूँ कि यह चीज ऐसी है जो कि हमारे मिजाज को भी खराब करती है।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर : मेरे डब्बे में नो पंखा ही नहीं रहा खाली डिब्बा लगा हुआ है।

श्रीमती उमा नेहरू : अब माननीय सदस्य कहते हैं कि पार्लियामेंट के मेम्बरों की भी कोई पुरवाह नहीं होती है और न पंखे और न कुछ और ही चीज का माकूल इंतजाम किया जाता है। बहरहाल जो भी हो मैं यह जरूर मानती हूँ कि रेलों में पहले की अपेक्षा बहुत अधिक तरक्की हुई है और जो प्रगति मंत्री महोदय ने करके दिखाई है उसके लिए मैं उनको मुबारकबाद देती हूँ। मैं आशा रखती हूँ कि जो कुछ मैंने निवेदन किया है उस पर ध्यान देंगे और हाइएम्प्ट अफसरान हम्बलेस्ट काम करेंगे तो वह गरीबों का ज्यादा ख्याल करेंगे।

श्री बी० चं० शर्मा : जो तजुर्बा हमारी बहन का है वह मारे मेम्बर पार्लियामेंट का नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : बहिन भाई अलहिदा ब्राज कर सकते हैं आपस में बैठ कर।

Shri Manay (Bombay City Central—Reserved—Sch. Castes): Mr. Deputy-speaker, I am very much thankful to you for giving me an opportunity to speak on the railway budget. Last year when I spoke on the railway budget I had dealt with many other aspects of the railway budget and in the end when I wanted to emphasize

the problems of the labour in the railway with particular reference to Scheduled Castes and Scheduled Tribes, I was told that my time was up. So, I do not want to take any risk this time and, therefore, leaving aside all other aspects, I want to touch the labour problems with particular reference to the attitude of the railway management towards labour.

While dealing with the problems of labour, I want to take up first of all that neglected lot amongst the labour who comprise three-fourth of the labour in class IV; I mean the Scheduled Castes, Scheduled Tribes, converted Buddhists and backward classes. Finding that the safeguards in the Constitution are not being adhered to, having a very bad experience, the labour belonging to Scheduled Castes, Scheduled Tribes, backward classes and converted Buddhists formed one association, whose name is "Scheduled Castes, Scheduled Tribes and Converted Buddhists' Welfare Association". This association has been formed with a view to help the railway management to safeguard the interests of labour belonging to Scheduled Castes and Scheduled Tribes. These poor people have been trying very hard to get recognition for this association. If my information is correct, they have been trying hard since 1956 to get recognition for their association from the hon. Railway Minister. If I mistake not, they have met the Railway Minister when they had their convention in Delhi. Why have they formed this association? Realising the economical, educational, social and cultural backwardness of these people, the Constitution has granted them certain privileges, and the Railway Ministry, as other Ministries, have been framing certain rules in that regard. The information that I have got in my possession reveals that for want of proper and adequate care-taking of the service interests of these communities by the service associations, they have formed this association. Let me bring it to the notice of the hon.

Railway Minister that this association is completely free from any political pressure. I am giving emphasis on this statement because I myself would not like an association being recognised if it has any interest on political basis. This association itself has declared as follows:

"No person, who is not a Government servant, is and shall be connected with the affairs of this welfare association. It is entirely free from the influence of all party politics. The funds consist exclusively of subscription and donation from its members and are applied only for the furtherance of the objects of this welfare association".

The object, as I have already said, is only to look to the interests of these communities which have been granted certain safeguards by the Constitution. I may admit and confess that the hon. Railway Minister is very keen on seeing that the safeguards are implemented upon. I am also very happy to find that the hon. Railway Minister has been issuing certain circulars, orders and rules in that regard. But my complaint is, as I have already explained last year and have been complaining very often, that just as the hon. Railway Minister is keen on seeing that the safeguards are implemented, the Government machinery is equally keen on seeing that the purpose of the hon. Railway Minister is defeated. I can quote many instances in this regard to show how the Government machinery is trying to defeat the very purpose and provisions of these safeguards in the Constitution.

There is a rule that no individual case could be kept pending for more than six months. I know of an instance in the Central Railway. One person has been charge-sheeted. About sixteen times the enquiries were made. So far no decision has been taken. Since 1956, it is not known whether he is in service or out of it. He has not been favoured with any kind of wages. He has not been suspended even. This

is a very genuine case which should be looked into, pursued and followed by somebody.

The hon. Railway Minister, being the head at the top, cannot look into such things at a lower level. What I mean to say is that an association of this type, if it is granted recognition, can enter into correspondence with the authorities concerned and get redress of such kinds of grievances. This association had been representing in its own way to the authorities, but since it is not recognised the representations that are being made by this Association are not even replied to, much less taken into consideration. Therefore I appeal to the hon. Railway Minister to see that this association is recognised.

I am told that the Home Ministry is the authority to grant such recognitions. If the hon. Railway Minister takes it into his mind to recommend to the hon. Home Minister the recognition of this Association, I am sure the job of the Association will be made much more easy. Therefore I appeal to the hon. Railway Minister kindly to see that recognition is granted to this Association and whatever efforts he could make to that end, he will put in that effort.

We, Members of Parliament, and such of the representatives of these communities are trying at different levels to get justice done to these persons. There are institutions also. But they have no say, much less have information about the departments as to what is happening inside. This Association being an association of those people themselves, knows fully well as to what is happening in the department, which of the Scheduled Castes employees are being harassed, for what, in what way and in what way redress can be brought about. The office bearers of this Association can know much better not only the reason of the grievance but also the mode in which redress can be brought about. Therefore I feel that the work of getting justice done to these employees

[Shri Manay]

can be more effectively done by this Association than by their representatives in other agencies which are outside the scope of this job actually. Therefore off and on I am appealing to the hon. Railway Minister kindly to see that recognition to this Association is granted.

About the problems of the labour, I will turn to the Pay Commission affair. About the Pay Commission the hon. Railway Minister is very much aware that there is discontent and dissatisfaction and railway employees are agitating. The hon. Railway Minister has been trying to bridge the gulf of differences between the labour and the management, but what I am trying to bring to the notice of the hon. Minister is that it has assumed the form of an All-India character. Since the labour on all-India basis are affected, the discontent is very severe and therefore the hon. Railway Minister should take note of this discontent and try to see that the adverse recommendations made by the Pay Commission affecting very bitterly the interests of Railway labour should not be accepted, much less implemented.

Then I will turn to the problems of casual labour. This is a neglected aspect of the labour. The hon. Railway Minister will bear me out that there are about three lakhs of workers known as casual labourers, who are paid at the market rate. What are they paid? They are paid Rs. 1/4/- all told per day. I am simply surprised as to how this rate has been fixed. The hon. Railway Minister and, I believe, somebody has suggested in the other House or somewhere else that this rate has been fixed at the market rate. But let me remind the hon. Railway Minister that the Minimum Wages Committee at the State level has fixed the wage at Rs. 1/12/- per day. I fail to understand why the Railway Ministry should not accept this wage which is the minimum wage fixed and accepted at the State level and why it should not be made applicable to this casual labour.

Then the complaint is that in spite of working for years, the casual labourers are denied benefits enjoyed by railwaymen. In order to show discontinuity of service, a clever device has been found out and one day's break every six months is effected. There are cases where persons have been kept as casual labour for over ten years; they do not enjoy the benefits of minimum wage. I request the Minister to decasualise casual labourers after six months of service and give them preference in employment in the railways in permanent establishments.

Many a time it happens that those who are in service are removed for no fault of theirs, to evade the benefits of being made permanent. Other labourers are employed in their place, and great injustice is thus being done to casual labour.

It is said by the Railway Ministry that transfers are effected in the interests of organisation and efficiency, but if the Minister examines the cases deeply, he will find that there is a sort of favouritism in transfers and also, if I may say so, in promotion. Railwaymen at the lower level are very severely punished, but no action is taken against officers, and if any action is taken, it is very lenient. I am the last man to defend the wrongs done by the workmen, but I feel that if action is to be taken, it should be uniform. The officer should be punished, if he has committed a wrong, in the same way as the worker at a low level is punished, but in reality we find that the worker is dealt with severely because he is a neglected man and those responsible for taking action know that he cannot shout.

In the name of minimising corruption, thousands of railwaymen who come in contact with the public are transferred every year, without consideration being shown for their housing and the educational problems of their children. Almost 90 per cent of the Class III and Class IV employees are

transferred without any accommodation and are thus put to difficulty. This is particularly true of the Scheduled Castes and Scheduled Tribes employees. Once they are transferred to a new place, there is nobody there from whom they can seek help, and they are even denied sharing of accommodation with others.

There is a great shortage of housing everywhere and the railways provide quarters only to 30 per cent of their staff. So, such transfers upset the family life of the railwaymen and create avoidable tension and psychological problems resulting in loss of interest in the work. The Minister should take note of this and see that the interest of the railwaymen in work is maintained.

I have got so many complaints against the Vigilance Branch maintained by the railways, with particular reference to the Bombay Division. The railway staff are, on many occasions, harassed by the Vigilance Branch and the Railway Protection Force. If the General Managers get complaints about any staff from the Vigilance Branch, they take serious steps; without going through any sort of enquiry, they straightaway take severe action, charge-sheet the persons concerned. The consequence is that many of them are facing starvation. I may bring it to the notice of the Minister that recently the General Manager of the Western Railway removed about 45 railwaymen without any enquiry or giving them any charge-sheet. All of them are facing starvation at present.

The Railway Protection Force which is expanding every year has failed to check trespassers and vagabonds who have made the railway platforms in Bombay their residential quarters. I represent Bombay City and I know that the persons who sleep during nights on the railway platforms are, if I may say so, necessarily vagabonds and persons connected with pilferages etc. The Railway Protection Force which is in charge of dealing with such persons, if the Minister will

excuse my saying so, harasses innocent persons. I fail to understand the purpose of this Railway Protection Force.

Mr. Deputy-Speaker: The Railway Protection Force should take care of the property or these persons?

Shri Manay: Persons who are interested in pilferage.

Mr. Deputy-Speaker: Because they sleep in the streets, they should be presumed to be vagabonds and taken care of.

Shri Manay: So many instances have come where such persons arrested by the Railway police have been found to be vagabonds and persons interested in undesirable activities.

Lately, persons are not allowed to reside at the platforms particularly during nights. The railway police are supposed to remove all the persons after the last train leaves the platform at night.

About shortage of staff, I may repeat the complaint which I made last year. As a result of stoppage of recruitment of clerical staff and of workers in the workshops for the last two years and the ban on further recruitment for one year more, work has accumulated. Staff dues are not paid in time. There are instances where the staff have refused payment due to delay in payment. Overtime allowances, travelling allowances, annual increments etc., are not given for years, putting staff to great difficulties, and the work-load has been increased. On the Western Railway, there is a shortage of about 1000 station masters. Due to increase in the running of trains and increase in traffic, both passenger and freight, and to fulfil statutory obligations, sufficient number of staff should be provided.

There is great dissatisfaction prevailing in the running staff, operating and other line staff, due to the antiquated system of payment of overtime on an average of the whole month

[Shri Manay]

depriving such staff of the benefit of over-time till they work 231 hours in a month. They should be paid over-time on the basis of a week.

The *Hammals*, a neglected section of the workers connected with the railways, have very recently organised themselves into an organisation. So far as I know the railway is having effective control on these *Hammals* in regard to extraction of work and complaints from passengers. This is as it should be, but I will feel happy if justice is done to them in proportion to the control exercised over them. Today, I am told, they are not paid any sort of stipends. If that be true, it is sheer injustice to these people who should be considered more or less railway employees because of railways' control over them. I am told the *Hammals' Association* in Bombay have submitted certain of their demands to the Railway Board and the Minister too.

I appeal to the hon. Railway Minister to see that some justice is done to these *hammals*, that some stipend is paid to them and that some of their reasonable grievances at least are redressed.

14 hrs.

श्री बिश्वनाथ राय (सलेमपुर) : माननीय उपाध्यक्ष जी, भारत के सब से बड़े उद्योग और विशेषतः राजकीय उद्योग रेलवे की सफलता सरकार की इस नीति की सफलता का प्रमाण है कि सरकार बड़े बड़े उद्योग धंधे ज़ुद चला सकती है। इस उद्योग में लगभग ११ लाख कर्मचारी लगे हुए हैं। उसका सफल बनाने में मंत्री से ले कर प्वा-इंटरमैन तक का हाथ है। उन सभी के प्रयत्नों से वह उद्योग सफलता से आगे बढ़ रहा है। हिन्दुस्तान की जो अर्थव्यवस्था है उसका बहुत बड़ा भार इस मंत्रालय पर भी है। कहने के लिए उद्योग धंधों के लिए एक अलग से मंत्रालय है लेकिन उसको चालू

रखने के लिए यही रेलवे मंत्रालय उत्तरदायी है। इसने जो सफलताएँ प्राप्त की हैं, उनकी प्रशंसा किए बगैर हम नहीं रह सकते हैं।

साथ ही साथ जो त्रुटियाँ इसमें हैं, उनकी ओर भी कई माननीय सदस्यों ने, विरोधी पक्ष के भी और सरकारी दल के भी, इशारा किया है। एक प्रमुख बात यह है कि १९५८-५९ के अनुमानित आय-व्यय का जो नक्शा था उस में करीब चार करोड़ की कमी पड़ी है। इस कमी का कारण यह बताया गया है कि अन्य प्रकार के जो यातायात साधन बढ़े हैं वह इसके लिए कुछ हद तक जिम्मेवार हैं। इसी तरह के कुछ दूसरे कारण भी बतलाये गए हैं। मड़क यातायात बढ़ रहा है उसकी ओर इशारा किया गया है।

लेकिन एक बात अवश्य है जो मैं कहना चाहता हूँ कि जो रेलों में त्रुटियाँ हैं, वँगन न मिलने की वजह से, माल के एक जगह से दूसरी जगह देरी में पहुँचने से, यात्रा की रास्ते में क्षति हो जाने से, वे भी इसके लिए काफी हद तक जिम्मेवार हैं।

उत्तर प्रदेश के यातायात मंत्रालय की तरफ से एक चुनौती रेलवे विभाग को दी जा रही है और इसका हमें मुकाबला करना होगा। दोनों यात्रियों को रेलों की अपेक्षा जल्दी निर्धारित स्थान तक पहुँचाती हैं। इस सम्बन्ध में मैं यह भी कहूँगा कि भले ही रेलों ने बहुत दिनों तक सफलतापूर्वक काम किया है लेकिन तब भी उत्तर प्रदेश में बहुत से लोग अब बसों की ओर आकर्षित हो रहे हैं या रोडवेज की ओर आकर्षित हो रहे हैं। इसका कारण यह है कि उनको वहाँ पर बहुत अधिक सुविधायें मिलती हैं। जिन स्थानों पर रेलों द्वारा पहले लोग जाते थे उन स्थानों पर अब बसों द्वारा लोग जाने लगे हैं। साथ ही साथ यह भी दिमाग में है कि जिस

तरह से रेलों माल को एक जगह से दूसरी जगह पहुंचाती हैं उसी तरह से रोडवेज के साधन जिनका राष्ट्रीयकरण हुआ है याता-यात का, बसों वगैरह का, उन्हें वं पहुंचा सकते हैं। यदि उत्तर प्रदेश की सरकार इसमें सफल हो गई तो न केवल उत्तर प्रदेश में ही बल्कि सारे भारत में रेलवे विभाग को आर्थिक मामलों में कठिनाइयों का सामना करना पड़ सकता है। आज जो उसकी आर्थिक कठिनाइयां हैं वं उस हालत में और भी बढ़ सकती हैं।

इस वास्ते देखने वाली बात यह है कि हमारा माल जो एक जगह से दूसरी जगह जाता है उसमें चोरी कम हो, माल को जल्दी पहुंचाने की व्यवस्था हो, ट्रांशिपमेंट में जो नुकसान हो जाता है वह न हो तथा इस तरह की जो दूसरी चीजें हैं उन पर ध्यान रखा जाए।

बहरहाल ये जो कमियां हैं, ये जो त्रुटियां हैं उनका सब से अधिक बुरा असर हमारे पूर्वोत्तर रेलवे पर पड़ रहा है। मैंने उत्तर प्रदेश की योजना को आपको बतलाया है। उसका असर बहुत सी ब्रांचों पर जो पूर्वोत्तर रेलवे की हैं, पड़ रहा है। वहां पर आवागमन के साधनों का विकास हो रहा है। लखनऊ से काठगोदाम, नैनीताल, गोरखपुर दूर दूर तक के लिये और दूसरे स्थानों के लिये भी जहां सौ सौ और दो दो सौ मील की यात्रा है, वहां पर बसों की सुविधा लोगों को उपलब्ध हो रही है।

लोग बसों से इसलिए भी जाने लगे हैं कि जो रेलवे का टाइम टेबल है, वह त्रुटिपूर्ण है, रेल से जाने से लोगों का बहुत सा समय बरबाद होता है। इस वास्ते वे बसों से जाना ज्यादा पसन्द करते हैं। यह हालत पूर्वोत्तर रेलवे की ही नहीं बल्कि सारे हिन्दुस्तान में मीटर गेज की है और उस की तरफ मेरा इशारा है। कई माननीय सदस्यों ने भी आपका ध्यान इस ओर आकर्षित किया है। मैं कहना चाहता हूं कि पूर्वोत्तर रेलवे इस

मामले में काफी पिछड़ा हुआ है और कोई प्रतिशयोक्ति नहीं होगी यदि मैं यह कहूं कि सब से पिछड़ा हुआ है।

जहां तक स्पीड का ताल्लुक है, उसके बारे में मैं बाद में कहूंगा पहले मैं टिकेटलैस ट्रेवल के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। इसको चैक करने में हमारा रेलवे मंत्रालय काफी सफल रहा है और बिना टिकट सफर करने वालों की तादाद कम हुई भी है। ट्रेन में चोरी रोकने के लिये कई बार लोगों को डराया धमकाया जाता है लेकिन इतना होने पर भी रात्रि के वक्त चोरी हो जाती है। जो गार्ड कांस्टेबुलरी रेलवे में है वह चोरी के मामलों में कितनी सजगता से अपना काम करती है, इस पर भी आपको ध्यान देना होगा और इस ओर आपका आज तक कम ध्यान गया है।

एक कठिनाई और भी है। चैकिंग करने के बारे में जो मैजिस्ट्रेट सिस्टम चलता है उसमें यह भी देखने में आता है कि मैजिस्ट्रेट अगर एक रेलवे की कहीं चैकिंग करता है, यात्रियों को पकड़ता है तो उसी स्टेशन पर दूसरी तरफ प्लेटफार्म पर जिस पर वह नहीं जा सकता है, मुसाफिर चले जाते हैं और इस तरह से बच निकलते हैं जैसे काशी में। बनारस में पूर्वोत्तर रेलवे का चैकिंग मैजिस्ट्रेट जहां बड़ी लाइन ब्राड-गेज की रेलवे है, उसमें जा कर चैकिंग नहीं कर सकता है। शायद उसके ऊपर कुछ प्रतिबन्ध होते हैं एक राज्य की सरकार की हद के अन्दर ही वह काम कर सकता है। यह एक मामूली सी कठिनाई है जिस को अगर दूर कर दिया जाए तो काम अच्छी तरह से चल सकता है। आप चैकिंग मैजिस्ट्रेट को यह अधिकार दें कि यदि एक स्टेशन पर दो गेज हों, एक मीटर गेज और दूसरा ब्राड गेज तो दोनों ही ट्रेनों में वह चैकिंग कर सके। यदि आपने ऐसा किया तो आपकी एफिशेंसी भी बढ़ सकती है और साथ ही साथ चैकिंग का काम भी अच्छी तरह से चल सकता है।

[श्री: दिखनाथ राय]

साथ ही साथ जो राज्य सरकारें हैं उनसे भी आप उनको यह भ्रमिणकार दिलवायें कि अगर उत्तर प्रदेश का कोई मैजिस्ट्रेट है या किसी दूसरे राज्य का मैजिस्ट्रेट है तो वह दूसरे राज्य में भी जा कर के रेलों की चौकिस कर सके। ऐसा करने से एफिसेंसी और काम को अच्छी तरह से करने की भावना बढ़ेगी।

गाड़ियों की स्पीड तेज करने के बारे में मैंने पिछले साल भी कुछ कहा था। मैंने कहा था कि कहीं कहीं किसी किसी शाखा में पूर्वोत्तर रेलवे की गाड़ियां साइकल की रफ्तार से भी कम स्पीड पर चलती हैं। हमारा हिन्दुस्तान बेलगाड़ी के युग से निकल कर साइकल के युग में पहुँच गया है। मैं समझता हूँ कि शायद उसी बात का ध्यान अभी भी रेलवे को है। देखने में आया है कि ६२-६३ मील की यात्रा साढ़े छः घंटे में पूर्वोत्तर रेलवे पर तय होती है। साइकल पर अगर चला जाए तो भी इस रफ्तार से चला जा सकता है। बरेली जैसे बड़े स्टेशन से काठगोदाम जाते वक्त जो ट्रेन दोपहर के बाद चलती है वह तीन बजे के लगभग चलती है इसकी यह बात है, मेन साइन से भटनी जंक्शन स्टेशन से बरहज की तरफ जो ट्रेन जाती है, इसकी भी ऐसी ही बात है। गोरखपुर से जो पूर्वोत्तर रेलवे का हैडक्वार्टर है, जो लाइन मुजफ्फरपुर की तरफ जाती है वह पुल टूट जाने के वजह से अब सीधी नहीं जाती है छितौनी घाट तक जाती है, उसकी हालत भी वैसी है। इसके अलावा बहुत सी शाखाएँ होंगी जहाँ पर ट्रेनों की रफ्तार इसी तरह की घीमी होगी। इन गाड़ियों की स्पीड को आप बढ़ावें और जब आप ऐसा नहीं करते हैं तो सड़क यातायात के विकास के कारण जो कमी आय में पड़ती है, उसका पड़ना अनिवार्य है। १०-११ मील की रफ्तार से चलेंगे तो कोई भी बस या ट्रक उससे कहीं पहले आदमी या माल को पहुँचा देगी। यही वजह है कि ट्रकों से

माल जा रहा है और हो सकता है कि ज्यादा आए। वहाँ पर सुविधायें ज्यादा मिलती हैं, माल जल्दी भी पहुँच जाता है। इस वास्ते आपको चाहिये कि आप एक तो सुविधाओं को बढ़ावें और दूसरे स्पीड को भी बढ़ावें। अगर इसी तरह से काम चलता रहा और इस और कोई ध्यान न दिया गया तो काम अच्छी तरह से नहीं चल सकता। आप कह सकते हैं कि रेलवे लाइनें पुरानी हैं, स्लीपर्स पुराने हैं तो इतना कह देने मात्र से काम नहीं चलने वाला है। हमें आश्चर्य हुआ १२ वर्ष हो गए हैं पहली पंच-वर्षीय योजना समाप्त हो चुकी है, दूसरी समाप्त होने वाली है और तीसरी को आरम्भ करने वाले हैं। उसका नक्शा बन रहा है। इतना होने पर भी यदि स्लीपर नहीं बदले जाते हैं, रेलवे लाइन नहीं बदली जाती है तो यह बात आपकी सन्नियता पर एक आक्षेप सी समझी जा सकती है।

इस के साथ ही हमारी पूर्वोत्तर रेलवे की दूसरी विशेषता यह है कि वहाँ पर प्लैन्स स्टेशन पर कहीं कहीं सिग्नल नहीं हैं। यह हमारे यहाँ पर एक खास बात है। हो सकता है कि दूसरी रेलवे में भी ऐसा हो। बिना सिग्नल्स के स्टेशन होने से उन पर ट्रेन्स के आने में लोगों को बड़ी दिक्कत होती है। अगर देहातों में किसी के पास घड़ी हो तब तो शायद वह ठीक समय से पहुँच जाय, लेकिन जिन के पास घड़ी नहीं है, उन के लिये वहाँ समय से पहुँचना कठिन है। याद रखिये कि गांवों में अधिकतर लोगों के पास घड़ी ही नहीं। हजार में दो या तीन आदमियों के पास हो तो बात दूसरी है, हाँ शहर में ज्यादा लोगों के पास हो सकती है।

अगर आप वहाँ सिग्नल लगा देंगे तो जहाँ आप जनता को समय पर पहुँचने की सुविधा देंगे वहाँ आप के जो कर्मचारी हैं उन को भी ठीक तरह से काम करने के लिये प्रोत्साहित करेंगे। इस से उन में एफिफिएंसी

बढ़ती है। मुझे ऐसे स्टेशन भी मालूम हैं, मैं ने अपनी आंखों से देखा है, जहां पर टिकट ट्रेन आने के बाद बटते हैं। चूँकि वहां पर सिग्नल्स नहीं हैं इस लिये वहां ट्रेन आने के पहले से टिकट बटने की कोई चिन्ता नहीं रहती है। वहां पर जो टिकट बांटने वाला रहता है वह उसी ट्रेन से आते हैं जिस के लिये उन्हें टिकट देना होता है और तब जा कर टिकट देते हैं इस से बहुत से यात्री रेल में चढ़ने से बंचित रह जाते हैं। जहां सिग्नल नहीं लगाये गये हैं वहां इस से यही नहीं होता है कि गांव वालों को समय पर स्टेशन पर पहुंचने की सुविधा नहीं होती बल्कि यह भी होता है कि जो रेलवे कर्मचारी रहता है वे काफी देर तक सोये रहते हैं सिग्नल न रहने के कारण। जब ट्रेन आती है जब वे स्टेशन पर आते हैं, बल्कि जैसा मैं ने कहा सहायक स्टेशन मास्टर टिकट बांटने के लिये उसी ट्रेन से आते हैं। ऐसे पत्रंग स्टेशन अब भी हमारे यहां मौजूद हैं जहां पर यह साधारण सुविधा भी नहीं है। हो सकता है कि ब्राड गेज में भी दो चार स्टेशन ऐसे हों, जहां सिग्नल न हो।

इस के बाद फ्लेग स्टेशन या उन पर सुविधा की बात अलग रही, मैं खास पूर्वोत्तर रेलवे हैडक्वार्टर की बात कहूँ। वहां के कार्यालय में इतनी जगह की कमी है कि अगर कोई एक क्लर्क या काम करने वाला किसी कागज को ले कर सीधा जाना चाहे तो नहीं जा सकता है। मैं ने अपनी आंखों से देखा है कि वहां पर बड़े जिगजैग तरीके से, घूम कर जाना पड़ता है। वहां पर दो या चार मिनट के बदले कई मिनट अधिक लगते हैं। यही नहीं है कि जाने में देर होती है बल्कि काम होने में कठिनाई होती है। दूसरी पंच वर्षीय योजना में गोरखपुर के रेलवे कार्यालय में जो पूर्वोत्तर रेलवे का हैडक्वार्टर है जो कमी है उसे दूर करने के लिये आफिस बनने वाला था, लेकिन शायद बचत के ख्याल से उसे

स्थगित कर दिया गया। लेकिन वह बचत ऐसी है

श्री सिंहासन सिंह : अब तो बन रही है बिल्डिंग वर्गरह।

श्री विश्वनाथ राय : बिल्डिंग कब तक बनेगी पता नहीं। आफिस वही है जैसे पहले था छोटा मोटा, काम चलाने के लिये। सुना है कि कुछ एक्सटेन्सन हो रहा है। लेकिन वहां जगह की बहुत कमी है और इस के कारण जो कागजी काम है उस में बहुत देर होती है। साधारण ही काम के लिये नहीं, बल्कि जो आप का खास काम है उसे भी करने की गति में बहुत देर होती है।

पूर्वोत्तर रेलवे में गंडक पर एक पुल था जिस से उत्तर बिहार में और पूर्वोत्तर उत्तर प्रदेश में आवागमन में बड़ी सुविधा थी। ३० वर्ष से अधिक हो गये, वह पुल टूट गया। हम ने कई बार प्रश्न किया। इस के लिये वर्षों पहले से यही जवाब मिलता रहा कि अब बेज एंड मोन्स के लिये कोशिश की जा रही है। लेकिन इतने दिन बीत जायें और गंडक पर पुल न बन सके यह बात समझ में नहीं आती। ब्रह्मपुत्र पर पुल बन सकता है तो इस पर क्यों नहीं बन सकता। इस से मालूम होता है कि आप का ध्यान इस तरफ नहीं है।

आप देखिये पूर्वोत्तर रेलवे का महत्व उसी तरह से बढ़ रहा है जिस तरह से द्वितीय विश्वयुद्ध में बढ़ा था। तो फिर जो इस तरह के पहले के बने बनाये यातायात के साधन हैं, जो टूट गये हैं, उन को जरूर पूरा करना चाहिए। लगभग दो साल पहले इसी रेलवे बजट पर बोलते हुए मैं ने सरकार का ध्यान इस बात की तरफ आकर्षित किया था कि जिस तरह से दूसरे विश्व युद्ध के समय इस रेलवे पर बहुत भार पड़ा था, सम्भव है उत्तरी सीमा पर कोई संकट उत्पन्न होने पर उसी तरह की स्थिति पैदा हो। संयोग ऐसा

[श्री विश्वनाथ राय]

है कि आज हमारे सामने उत्तरी सीमा पर ऐसी स्थिति आ पड़ी है जिस को आप जानते हैं। उसे दोहराने की आवश्यकता नहीं। हो सकती है कि वह संकट टल जाय और जो प्रसाधारण स्थिति उत्पन्न हो गई है यह मिट जाय लेकिन हमेशा के लिये जो एक बहुत बड़ा राष्ट्र उत्तराखंड में है, हमारे हिमालय के उस ओर, उस से तो सचेत रहना ही होगा, और ऐसे कामों में, जैसे कि रेलवे है, आगे चल कर देश की रक्षा के नाम पर और अपने विकास के नाम पर, हमें ज्यादा ध्यान देना होगा क्योंकि इस का महत्व आगे बढ़ सकता है।

आखिर में एक बात मैं उन लोगों के सम्बन्ध में कहना चाहूंगा जो रेलवे में काम करने वाले कर्मचारी हैं। गोरखपुर से दूसरी जगह रोज जाने के लिये उन को रेलवे पास की सुविधा दी जाय। कुछ लोग ऐसे हैं जो रोज चालिस या पचास मील तक से आते जाते हैं। उन को यह सुविधा नहीं है। दूसरी जगहों पर दूसरी रेलवे में यह सुविधा है लेकिन उन को नहीं है। यह एक असाधारण बात है। लेकिन इस सुविधा से उन कर्मचारियों की कठिनाई दूर हो जायेगी। जब दूसरी जगहों पर यह सुविधा दी गई है तो गोरखपुर के रेलवे कर्मचारियों को भी भट्टनी या उसके आस पास रेलवे पास की यह सुविधा देनी चाहिये।

Shri Ganapathy (Tiruchendur): Mr. Deputy-Speaker, Sir, at the outset, let me congratulate the Railway Ministry on their marvellous achievements in various fields of their activities. We know that there is a total allotment of Rs. 1,121.5 crores for railways under the Second Five Year Plan. Of this amount, they have spent Rs. 872 crores upto March 1960. Therefore, there can be no doubt that they could spend the balance within the Plan period. Of course, they should keep in mind the necessity of

fulfilling the physical targets set. What has been done so far in this direction would redound to their credit.

From the budget speech, I find there is an increase of 14 per cent in locomotives, 27 per cent in wagons and 15.5 per cent in coaches over the holdings at the beginning of the Plan. This means that self-sufficiency has been reached within the fourth year of the Plan period. According to the hon. Railway Minister, they could now enter the export market also. Here I would like to sound a note of warning to the Ministry. Before we attempt exports, we have to set our house in order. There are quite a number of over-aged locomotives, wagons and coaches which are unfit to be on the line. Still they are managing with them. These have to be replaced before thinking of entering the export market.

It is gratifying to note that the priorities given to the steel plants being adhered to the railways have completed doubling of nearly 700 miles and opened about 600 miles of new lines. The railway being the life-wire of our nation, it is a welcoming feature to have more and more new lines, especially when agricultural production is going up and heavy industries are now coming up. However, looking at the Explanatory Memorandum on the Railway Budget, I find that no new line has been included or taken up for construction under the Second Five Year Plan. Probably, the completion of the link between Ernakulam and Quilon might have been one brought over from the First Five Year Plan. As much as are left over with the electrification of the Madras-Tambaram-Vilupuram section. Let us see what progress we have made. Practically we have not made any progress. According to the hon. Minister, only 80 per cent of the engineering survey has been done.

The Deputy Minister of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): Survey works.

Shri Ganapathy: I stand corrected. Out of the Rs. 3½ crores allotted, only a sum of Rs. 30 lakhs has been set apart for this in the budget. Therefore, we are very much disappointed and do not know how the target could be fulfilled within the Plan period or even within the Third Five Year Plan period. Probable dates with regard to several other lines—new lines—are given in the Explanatory Memorandum, but no probable date for the completion of this line has been given. Therefore we doubt very much whether they could achieve the target within the first year of the Second Five Year Plan period. The Deputy Minister also comes from that area. I hope he would also insist that the Madras-Arkonam line should be electrified.

In this connection, I would like the hon. Minister to take up the question of construction of new lines on the Southern Railway, because unlike as in previous years, the income of the Southern Railway is on the increase. In 1954-55, the income was Rs. 43 and odd crores; in 1959-60, it is Rs. 57 and odd crores and for 1960-61, the estimate is Rs. 60 crores. With so much increase in earnings, there will be no difficulty in finding more funds to open new lines. A number of new lines have been suggested by hon. friends from my State. I, for one, coming from the extreme south, that is, Cape Comorin. I plead that top priority be given to the Cape Comorin-Tirunelveli line. The Cape Comorin-Tinnevely line is an important one inasmuch as it connects a new district which has come from Kerala to Madras; and moreover....

Shri V. P. Nayar: Why not have it from Tinnevely-Cape Comorin-Tiruvandrum?

Shri Ganapathy: You will have it.

Mr. Deputy-Speaker: It is not to be laid down just now.

Shri Ganapathy: Cape Comorin is the foot of our country; it is often described by our leaders as the foot of

our *Bharat Mata*. If the foot is not firm what would happen to the body you can easily imagine.

There is a feeling that the south has been neglected. I will tell the hon. Minister one thing. Not even a single individual from Cape Comorin district has come over to see the Agricultural Fair for want of a railway line in that area.

We are also getting a number of pilgrims everyday from the north. We know from time immemorial that Banaras and Cape Comorin are two pilgrim centres where our forefathers used to go for worship. For want of a through-connection people from the north suffer a lot of difficulties. If there is a line, people from the north and the south will come to mix freely.

I would add one thing. A traffic survey had been made and completed and it was said to be remunerative. Our hon. Minister, experienced and efficient in the cabinet, would express apprehensions about finding adequate funds. Paucity of funds and the Planning Commission are great stumbling block for the opening of new lines.

Everyone of us is aware that in an expanding economy to have a stand still policy regarding the opening of new lines would not be encouraging. So, the hon. Minister should find out means for new lines and top priority should be given to the Cape Comorin-Tinnevely line.

Again and again we find the hon. Minister as well as the Railway Board expressing much concern over the drop in income on account of road competition. There is no use grumbling at this state of affairs. Road transport is doing its best to reach the service at the doors of the passengers. So, naturally, everyone would go in for road transport. But my complaint is that the Railway Ministry or the Railway Board is neither alert nor responsive to certain immediate problems.

[Shri Ganapathy]

I will illustrate this by one 'hing. There is one railway line between Tinnevely and Tiruchendur. It is nearly 36 miles; but the time taken is 4 hours 20 minutes and the time taken by bus is one hour and 25 minutes. Recently, our hon. Deputy Minister Shri Ramaswamy had been there. He had a discussion with all the engineers and they promised to reduce the time to three hours. Any amount of representation from us does not have any weight. It was said that the line was not strong enough and the track has to be renewed. Our actual complaint also has been that the track should be renewed in addition to its being strengthened. Unless it is done we cannot cut short the running time further.

Naturally, the line, once very popular had been abandoned by passengers. Therefore, the income is not adequate. The public feeling is said to be some sort of connivance between the railway authorities and the bus transport operators and that is why it is not being attended to immediately. I understand that Rs. 12.36 crores have been allotted for taking up new lines and lines of this type. Many other lines as this important line if promptly attended to without negligence and in all seriousness, would augment the income of the railways in competing with road transport.

Coming to the punctuality of trains, as promised by the Railway Minister, and the Railway Board they have done their best. They have taken safety measures both preventive and precautionary and by these they have avoided several accidents and have ensured considerable and noteworthy improvement in the prompt running of various trains. It is a matter of compliment to the railway authorities that they have been able to reduce the running time for various trains. Especially, they have reduced the running time of the Grand Trunk Express by two hours and they are contemplating to reduce it by a further one hour.

In this connection, I may bring to your notice an incident that took place recently on the 23rd February. When the Deluxe train arrived at Itarsi to take water and the Station Master there seemed to be very much worried because of the punctual running of the train on the Southern Railway. It seemed to upset him, and he was said to have been rude to some Members of Parliament who intervened. Such things should be watched and should be avoided in future.

Some concrete efforts are being made to provide sleeping accommodation for third class passengers travelling over 500 miles without any additional charges. This is a far-reaching step and shows the interest of the railway authorities to provide better facilities for third class passengers. In this connection I would request that one additional sleeping coach be added to the Tinnevely-Madras Express also, and congestion in the third class may be reduced to a great extent.

With regard to passenger amenities the allotment to the Southern Railway is very meagre as compared to other railways. The hon. Minister had been explaining that much had been done in the Southern Railway. But this is under a mistaken impression, because many of the big dignitaries do not come to the south and they are not interested in the south. If they had come to south they would have realised the difficulties which the passengers feel there. There are a good number of stations south of Madras which require amenities such as improvement of latrines, parcels offices, goods sheds, bathing facilities, retiring rooms, raising and covering of platforms etc.

For instance, at the Tinnevely Junction, for the major part of the day there would be no water either in the retiring rooms or in the latrines or in the restaurants. These things may be kept in view and more amounts may be allotted or adjusted

whenever such amenities are found to be necessary.

In this connection I may state that there is an important place, Courtallam, which has been raised to a township recently and a number of visitors go there as a health resort. Therefore, the station at Tenbasi requires retiring rooms and improvement.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member must conclude.

Shri Ganapathy: Only two minutes, Sir.

With regard to the provision of overbridges, the hon. Railway Minister has been saying that the State Governments should subscribe a portion of the expenses to construct these overbridges. It is very difficult for many States to construct overbridges. So, it is high time for the Planning Commission to find out means whereby they can bring about coordination between the Ministry of Railways and the Ministry of Transport. They can realise the necessity if they know that sometimes one has to wait for more than 30 minutes at a level crossing. We should find adequate funds for providing these overbridges. I may remind now that demand of one overbridge at Tinnevely Junction is long pending between the three big municipalities of Palamcottah, Tinnevely and Melapalayam.

Regarding discipline and loyalty of employees I would say that the employees are more loyal to the trade unions than to the administration. We must be careful in dealing with them. They can go wrong and their loyalty to the trade unions will retard the progress of our country. So, even if it comes to dismissal, the administration must be firm in dealing with them. The trade unions are encouraged by the higher officials. If any Member of Parliament goes and makes a representation of the same, they do not like it and such persons are victimised. But the trade unionists

promise elaborately, doing nothing retard the progress of the country and they come in the way. We do not want any special favouritism for ourselves but we must be given a patient hearing and the merits examined. Otherwise the one way traffic out of fear of the trade unionists, would take you off the track. So, these things must be kept in view.

Mr. Deputy-Speaker: Shri P. G. Deb. Absent. Shri Proadhan. Both of them are absent. They would not get any opportunity in this discussion. Shri Fatehsinh Dabhi.

Shri Supakar (Sambalpur): Sir, may I speak?

Mr. Deputy-Speaker: No substitute.

Shri Fatehsinh Ghodasar (Kaira): Mr. Deputy-Speaker, Sir....

Shri B. C. Proadhan (Kalahandi—Reserved-Sch. Tribes): Sir,

Mr. Deputy-Speaker: When I called the hon. Member he did not get up and I thought he was absent and called another hon. Member. Then Shri Supakar got up and said that he would speak instead but I did not allow him and I have called Shri Dabhi. Now Shri Proadhan gets up. I will see whether I can give an opportunity to Shri Proadhan subsequently.

Shri Fatehsinh Ghodasar: Mr. Deputy-Speaker, I am thankful to you for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget. In the speech delivered by the hon. Railway Minister while presenting the Railway Budget, there are certain matters for which he deserves to be congratulated and there are some other matters also to which his attention is required to be drawn.

He deserves to be congratulated for being able to announce that our country is now self-sufficient in respect of steam locomotives, wagons and coaches. The figures show that the production is rising and it is very

[Shri Fatehsinh Ghodasar]

heartening to learn that we are not only self-sufficient but are now in a position to export them. This clearly shows that the Railways have made promising progress during the first three years of the Second Plan.

All this is quite good. But we should not export our rolling stock before our country's requirements are fully met. We must first look to our own requirements, the requirements of our defence forces, industries and business and people as a whole who bear the financial burden. Till now the problem of overcrowding in third-class is not solved. The hon. Minister has said in his speech that it has been appreciably checked but at the same time he admits that it is confined to certain popular trains on the main lines and to specific areas. No doubt, some new trains have been introduced and dining cars also have been withdrawn from some trains, but there is no appreciable improvement as far as removal of overcrowding in third-class compartment is concerned. One has only to travel from Delhi to Ahmedabad or Ahmedabad to Bombay or vice versa, or between Ajmer and Ratlam or between Viramgam and Rajkot or Jamnagar to find out what the real condition is. It is, therefore, necessary in the first place to put all the available engines, coaches and wagons on our railways and run some more trains on both the broad-gauge and metre-gauge lines. I think we can do without air-conditioned trains and coaches for some time. The hon. Minister has been pleased to announce that a start has been made to provide sleeping accommodation to third-class passengers travelling over 500 miles without any additional charge. At present the new type of sleeping coaches are running on the Madras-Howrah Mails and Delhi-Bombay Central Janta Expresses. But to extend the service to other trains, the construction of 400 such sleeper coaches has been ordered.

As far as the third-class passengers are concerned, the first problem to be solved is to provide them with

sufficient sitting accommodation. In spite of its efforts the administration has not been able to do this and there is no indication in the hon. Minister's speech that the Ministry will be able to do it in the near future. Everybody knows that overcrowding in the third class compartments remains almost the same as before. Passengers are packed like sheep and goats. They quarrel and fight, not for sitting accommodation, but for enough space to stand. To see them hanging on foot-boards is a common sight. When this is the position, is it not proper to build more coaches for sitting accommodation? It is not my intention to say that sleeping accommodation should not be provided to third class passengers, but the first need is to give them sufficient sitting accommodation. However, if the Ministry embarks upon a scheme of providing sleeping accommodation before overcoming the present difficulty of providing sitting accommodation, I am afraid the third-class passengers will have to experience the same inconvenience for a considerable time.

It is gratifying to note that there are no major accidents in the current year but the total number of minor accidents remained more or less the same. Moreover there is a slight increase in the number of accidents under some categories such as fires, train wrecking, derailments, etc. The majority of these accidents are caused by human failures and so it is necessary to keep a strict watch at all levels and strong measures should be taken against those who are found to be careless or neglecting their duties. Every effort should be made to make the railway staff safety conscious, as thousands of passengers including ladies and children depend for their safety on the staff doing their jobs properly.

Apart from accidents, there is a general feeling of insecurity among the passengers as a result of crimes such as robberies and murders which take place in the running trains. To

combat and check the element of crime on the Railways, armed guards should be provided on all the long distance trains, especially during the hours of darkness. Over and above the armed guards there should at least be two men of the intelligence branch in plain clothes who would keep a close watch over those whose movements appear to be suspicious and would inform the armed guards about it.

Generally the criminals are travelling in the train from the starting stations but they also board the trains at intermediate stations, from the other side of the platforms, that is, from the side of the train where there is no light. In many stations this is the case. On every station there should be sufficient light on both sides of the train and there should be one or two watchmen on the opposite side of the platform when passenger trains arrive at the station after dusk.

Sir, the Railways have very wisely designed a push-button arrangement which is going to be provided in ladies' compartments. In an emergency, when the button is pressed, a bell will start ringing in the guard's lobby and a red light will appear outside the compartment from which the button is pressed. In this respect my suggestion is that when the button is pressed a bell should start ringing in all the compartments of the train instead of only in the guard's lobby, because after a robbery or murder is committed the criminals usually jump off the running train when it slows down as a result of chain pulling or when the train approaches an outer signal and disappear before the train comes to a halt. So, if the bell starts ringing in all the compartments all the passengers will be alerted and they will remain on the look-out for the criminals on both sides of the train, and they can help the armed guards to apprehend the culprits.

The proposal to increase 5 naye paise a rupee on freight of goods and coal traffic is not justified, as it will adversely affect industry and is bound

to increase the prices of all commodities. The prices of some commodities are already very high, and the inflationary rise in the prices requires to be checked. The prices of foodgrains also are very high and they are likely to rise further as a result of the supplementary charge. For the successful implementation of our Third Five Year Plan, it is necessary to keep the prices of foodgrains at a reasonably low level. I, therefore, hope that keeping in view...

Shri Birendra Bahadur Singhji: Sir, I rise to a point of order. There is no Government representative sitting on the Treasury Benches.

Shri S. V. Ramaswamy: Sir, I was here; I just went there to ask something.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Deputy Minister says he was there, but he ought not to be there with his back turned towards the Chair.

Shri S. V. Ramaswamy: I am sorry, Sir.

Shri Fatehsinh Ghodasar: I, therefore, request the hon. Minister to take this matter into consideration and at least exclude foodgrains from the supplementary charge.

Regarding construction of new lines on the Western Railway, the hon. Minister has said that final location surveys for Jhund-Kandla and Udai-pur-Himatnagar projects are in progress. A provision of Rs. 10 lakhs for each of these lines has been made in the current Budget, and both these projects are expected to be completed in 1964-65.

Kandla is a port, and it is expected to serve the needs of Gujerat. The recent decision of the Government to bifurcate the present Bombay State into separate States of Gujerat and Maharashtra, and to establish the capital of the new Gujerat State near Ahmedabad, has greatly increased the

[Shri Fatehsinh Ghodasar]

importance of the Jhund-Kandla line. It is, therefore, most essential to complete this project as early as possible. I hope the hon. Minister will give top priority to it.

It was decided to run a fast train between Surat and Ahmedabad sometime before, but due to heavy floods and breaches near Surat it was postponed. Now those breaches have been repaired and normal traffic conditions have been restored, but there is no indication as to when this service is going to be started.

Sir, the Government has decided to form a separate State of Gujerat and the capital of the new State is going to be located just near Ahmedabad. Therefore, there is a great need for running this fast train between Surat and Ahmedabad because almost all the important offices will be located at Ahmedabad and people who at present go to Bombay for their work will have to go to Ahmedabad. There is already a lot of overcrowding on this line, and when the new State is formed and the capital is located near Ahmedabad it will only add to the present overcrowding. I would, therefore, request the hon. Minister to take early steps to run this fast train as early as possible.

श्री बीरेन्द्र बहादुर सिंहजी (रायपुर):

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, दो साल पेश्तर जिन प्रान्तों के बारे में री-आर्गनाइजेशन स्कीम तय हुई थी, तो उस समय यह बात बिल्कुल जाहिर की गई थी गोया वायदा किया गया था कि मध्य प्रदेश में खासकर के, जो कि पिछड़ा हुआ प्रान्त है, रेलवे और यातायात का प्रबन्ध ठीक तरह से हों। परन्तु मुझे बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि आज करीब तीन साल हो गए, लेकिन मध्य प्रदेश में, जो कि बहुत पिछड़ा हुआ प्रान्त है, अभी तक न नई रेलवे लाइन डाले गये, न नई ट्रेन्ज रन करने का इन्तजाम हुआ या म्साफ़िरो के सुभीते का कोई काम

अच्छी तरह से किया गया है। मुझे ताज्जुब हुआ जब मैं ने पढ़ा कि किसी ने कहा कि मध्य प्रदेश के लिए दो करोड़ रुपया रखा गया है और म्साफ़िरो के सुभीते के लिए ४६ लाख। उपाध्यक्ष महोदय, अगर आप कृपा कर के कागजात को देखें, तब आप को मालूम होगा कि यह ४६ लाख रुपया का खर्च हावड़ा से ले कर खड़गपुर और खड़गपुर से ले कर राउरकेला तक के लिए है। राउरकेला से ले कर के गोंदिया के बीच में जो मध्य प्रदेश का इलाका, है, वहां पर किसी बात का सुभीता नहीं है। बल्कि वहां पर जो पिछड़ी हुई वातें थीं वे भी खत्म घीरे घीरे कर रहे हैं। मैंने कई बार इस बात को दोहराया, पिछले साल भी मैंने रेलवे कमेटीज और सलाहकार कमेटी में कहा, मगर मुमकिन है कि शायद जेनरल मैनेजर, साउथ ईस्टर्न रेलवे, हम से खफ़ा हों, या रेलवे बोर्ड समझते हों कि यह जंगली इलाका है, इन लोगों को जंगली ही रहने दो। मैं आप को एक मिसाल देता हूं। जहां से मैं आता हूं, डोंगरगढ़ में बिजली के खम्भे लगे दो साल हो गए, बिजली लगाने की परमिशन दी गई, लेकिन बड़े अफ़सोस की बात है कि जहां पर घरबों करोड़ों रुपयों का खर्च किया जा रहा है, सिर्फ़ १७२ रुपए के लिए आज एक साल से बिजली की बत्तियां नहीं दी गई। और झगडा किस बात का है? सिर्फ़ यह है कि मध्य प्रदेश सरकार का यह कहना है कि अभी तक रेलवे बोर्ड ने हमें १७२ रुपया दिया नहीं है, जिस की वजह से हम डोंगरगढ़ में बिजली नहीं दे सकते हैं।

यहां यह बताया जाता है कि काफी रुपया रखा गया है और एमिनिटीज फ़ंड के लिए इतना रुपया खर्च किया जाता है, लेकिन राउरकेला से आगे रायगढ़ से डोंगरगढ़ यह ४६ लाख रुपया खर्च करने की कोई बात नहीं है। आज छत्तीसगढ़ में रायपुर एक ऐसा शहर है, जहां में हर एक म्साफ़िरो का गिननाई

जाना पड़ता है। मिनिस्टर साहबान आते हैं। पिछले दिनों रशिया के प्रधान मंत्री आए थे। सब को रायपुर उतर कर जाना पड़ता है, लेकिन वहां के स्टेशन की जो हालत है, वह सारे हिन्दुस्तान के किसी स्टेशन में नहीं मिलेगी। कई बार हम लोगों ने कहा कि कम से कम एक रिटायरिंग रूम तो दे दिया जाये। जितनी गाड़ियां रायपुर में पहुंचती हैं, सब रात को। वहां रहने का कोई इतजाम नहीं है। कभी कभी आधी रात को पहुंचती है। कई बार चार बजे सबेरे पहुंचती है। भिलाई का कारखाना तेजी से बढ़ रहा है, वहां पर तेजी से सामान तैयार हो रहा है जिग की वजह से मुसाफिर रायपुर में उतरते हैं। रायपुर की बस्ती काफी बढ़ चुकी है। आज आठ साल से हम चिल्लाते आ रहे हैं कि हमें एक रोड ओवर-ब्रिज दीजिये लेकिन अभी तक उसकी तरफ किसी का कोई ध्यान ही नहीं गया है। यह कह दिया जाता है कि आधी रकम हम देंगे और आधी तुम दो। मैं कहता हूँ कि चाहे रकम आप दें या मध्य प्रदेश की सरकार दे, लेकिन यह पुल किसी तरह से बनाओ तो सही। आठ साल हो चुके हैं, पुल नहीं बना है।

अब मैं ट्रेन कनेक्शंस पर आता हूँ। पहले तो गाड़ियां नहीं मिलती थीं, अब गाड़ियां हैं तो ट्रेन कनेक्शन नहीं मिलते हैं। अगर यज्ञे दिल्ली आना है तो मुझे ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस का कोई और गाड़ी नागपुर में नहीं मिलता है। मुसाफिरों को २४-२४ घंटे नागपुर में पड़े रहना पड़ता है। ३२७ नम्बर की जो पैसेंजर गाड़ी है वह सबेरे आती है और जब तक वह आती है उससे पहले ही ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस निकल जाती है। ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस नागपुर करीब साढ़े चार बजे पहुंचती है और उसी वक्त १२ हावड़ा एक्सप्रेस भी चली जाती है। जो नई एक्सप्रेस है, हावड़ा एक्सप्रेस जो कि मध्य प्रदेश में जाती है वह जिनमें भी स्टेशन मध्य प्रदेश के हैं, रात के टाइम पास करती है और जितने भी रेलवे स्टेशन हैं वे दिन के वक्त पास

होते हैं। उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे गाइड आपके पास मौजूद है और इसको आप उसमें से बैंक कर सकते हैं। कनेक्शन का कोई ठिकाना नहीं। इधर से गाड़ी आती है उधर से ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस छूट जाती है। हम को एक अजीब सी ट्रेन दी गई है जो शुरू होती है रायगढ़ से, जाती है पहले दक्षिण को, फिर उत्तर को, फिर दक्षिण की ओर और ले कर दो रोज के बाद हम लोग भोपाल पहुंचते हैं। यहां पर हम देखते हैं कि छोटे छोटे स्टेशंस की ओर दूसरी जगहों पर ध्यान दिया जाता है, बने बनाये जाते हैं, पानी का वहां इतिजाम किया जाता है, मगर जो कैपिटल ग्राफ मध्य प्रदेश है, उसकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। अब मैं ने पढ़ा है कि वह बनाया जाएगा, मालम नहीं कब तैयार हो। मध्य प्रदेश के जो बड़े बड़े टाउंस हैं, जैसे न्वालियर है या दूसरे टाउन हैं, उनके बारे में कुछ भी नहीं किया गया है। समझ में नहीं आता कि क्या बात है। जनरल मैनेजर साउथ ईस्टर्न रेलवे जो हैं वह बहुत साधु आदमी हैं। मैं समझता हूँ कि बेहतर होता कि वह किसी तीर्थ स्थान में चले जाते बनिस्पत इसके कि जनरल मैनेजर वहां के होते। इससे मेरा मतलब केवल इतना है कि उनको इंटिरेस्ट लेना चाहिए। यह बात मुझे बड़े अफसोस के साथ कहनी पड़ रही है कि जितना इंटिरेस्ट उनको लेना चाहिए उतना वह लेते नहीं हैं।

एक गाड़ी रायपुर से धमतरी तक जाती है जो कि सिर्फ ४८ मील का फासला है जो आठ बजे चलती है और नौ बजे ही पहुंचाती है। मोटर से अग्रर जाएं तो चार ट्रिप लगा सकते हैं स्टेशन की हालत यह है कि धमतरी स्टेशन पर न बत्ती है, न प्लेटफार्म है और न ही बेंटिंग रूम है और जो बेंटिंग रूम है भी वहां पर रेलवे गुड्स भरी पड़ी है। वहां पर कोई एप्रोच रोड्स भी नहीं हैं। ये सब बातें ऐसी हैं जिनकी तरफ रेलवे बोर्ड का ध्यान जाना चाहिए। जहां तक टिकट कलेक्टर की बात है वे भी गजब करते हैं,

[श्री बीरेन्द्र बहादुर सिंहजी]

जिस को टिकट चाहिये उसको टिकट नहीं मिलता है बगैर टिकट के मुसाफिर घूमते हैं यह बात मैंने डिविजनल आफिसर को भी लिखी थी कि कम से कम इस ट्रेन के बारे में तो कुछ किया जाए लेकिन कुछ भी नहीं किया गया। अब सुना है कि शायद कुछ किया जाने वाला है, मालूम नहीं कि यह ४६ लाख के अन्दर है या क्या है, ईश्वर जाने।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं ये बातें शिकायत के तौर पर नहीं कह रहा हूँ बल्कि इसलिए कह रहा हूँ कि इन की तरफ ध्यान दिया जाए और जो शिकायतें हैं, उनको दूर किया जाए। तीन साल से मैं कहता आ रहा हूँ कि साउथ ईस्टर्न का जो पोर्शन है, गोंडिया से रायगढ़ तक का जिसके बारे में सरदार भ० सि सहगल ने भी कहा है, इसकी तरफ आपका ध्यान जाना चाहिये लेकिन कुछ भी नहीं किया गया है। अगर एक कमिशन बिठा कर आप इस की जांच करवायें तो आपको पता लग जाएगा कि वहां कितनी तकलीफ है। पिछले साल हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब उधर गए थे, लेकिन उन्होंने रातों रात ही ट्रेवल किया और रायपुर में सिर्फ दो घंटे ही उन्होंने बिताये और वाइब्रिंग चले गए। दो घंटे बिताये और वे भी रात के समय, पता नहीं उन्होंने क्या देखा और क्या नहीं.....

उपाध्यक्ष महोदय : अगर आपने उनको लंच पर बुलाया होता तो दिन में देखते।

श्री बीरेन्द्र बहादुर सिंहजी : इसमें परसनल बातें आ जाती हैं। जो अपने इलाके के बारे में मुझे मांग करनी है वह तो मैं बाद में करूंगा अभी मैं गुडस के ऊपर जो फ्रेट रेट बढ़ाया गया है पांच परसेंट उसके बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। मेरी समझ में नहीं आया है कि यह क्यों किया गया है यह रेट जो बढ़ाया गया है चावल दाल पर नहीं

लगाना चाहिये। हो सकता है कि पे कमिशन की सिफारिशों को भ्रमल में लाने के लिए जो खर्चा बढ़ेगा उसको मीट करने के लिए ऐसा किया गया हो। लेकिन यह जो टैक्सेशन रखा गया है, इससे जो आमदनी होगी उसका खर्च किस प्रकार किया जाएगा, यह मैं जानना चाहता हूँ। आप के पास सब रिकार्ड रहता है कि किस रेलवे पर कितनी आमदनी होती है, किस परसेंटेज में होती है। आप हमें बतलायें कि फ्रेट रेट बढ़ाने के बाद किस जोन से कितनी आमदनी होती है और उस जोन पर कितना खर्च किया जाता है। जब पैसेंजर एमेनिटीज का सबाल आता है तो क्या क्या और कितना कितना कहां खर्च किया जाता है और जो नए काम होते हैं वे कहां कहां और किस हिसाब से किए जाते हैं। जिस जिस स्टेट से जितनी आमदनी होती है वहां वहां पर उसी हिसाब से खर्च भी होना चाहिए यह नहीं कि कहीं पर बहुत ज्यादा खर्च कर दिया जाए और कहीं पर कुछ भी न किया जाए।

जहां तक पे कमिशन की रिपोर्ट का सम्बन्ध है अगर वह अच्छी है तो मैं चाहता हूँ कि उसको मान लिया जाए और अगर उसमें कोई कमी है तो उस कमी को दूर किया जाए। जहां तक क्लास ३ और क्लास ४ का ताल्लुक है उसको आपको सन्तुष्ट करके रखना चाहिए, यह नहीं होना चाहिए कि उनको जो अब तक मिलता आ रहा है उसमें भी कमी कर दी जाए।

मैं यह भी चाहता हूँ कि नीचे के जो अफसर हैं उनमें न्यू ब्लड आप लायें और नीचे के अफसरों को मौका दें कि वे ऊपर आ सकें। जो जूनियर आफिसर हैं उनकी शिकायत है कि सीनियर आफिसरों को चूँकि एक्स्टेंशन मिलती रहती है इस वास्ते उनको ऊपर जाने का मौका नहीं मिलता है। मैं समझता हूँ कि जिस वक्त किसी अफसर को रिटायरमेंट का वक्त आए उस वक्त उसको रिटायर कर

दिया जाए और नीचे के अफसर को ऊपर आने का मौका दिया जाए ।

एक डिपार्टमेंट आपका ऐसा है जिस पर लाखों और करोड़ों रुपया खर्च हो रहा है जिसे मैं समझता हूँ बिल्कुल फिजूल है और वह डिपार्टमेंट आपका विलायत का परचेज डिपार्टमेंट है । मालूम नहीं क्यों इस डिपार्टमेंट को आप रखे हुए हैं । जब आप अफसरों को खरीद करने के लिए यहां से जर्मनी या स्विटजरलैंड भेजते हैं जहां से आपका ज्यादा तर माल खरीदा जाता है तब तो बात समझ में आ सकती है और उस काम के लिए एक आदमी के बजाय दो भेज सकते हैं लेकिन विलायत में जो यह पैराफरनेलिया आप रखे हुए हैं जो कभी हिन्दुस्तान आते हैं कभी हिन्दुस्तान से जाते हैं और कभी कहीं और आते जाते हैं और इस तरह से जो लाखों रुपया खर्च हो जाता है, यह बिल्कुल फिजूल है और इस डिपार्टमेंट की कोई जरूरत नहीं है । जर्मनी या जूरिच में जहां से आप ज्यादा सामान खरीदते हैं उनमें अगर आदमी रखे जाए तब तो बात समझ में आ सकती है लेकिन इस परचेज डिपार्टमेंट की विलायत में कोई आवश्यकता नहीं है ।

मैंने बजट में देखा है कि मीटर को ब्राड गेज कई जगहों पर किया जा रहा है । मध्य प्रदेश में नैरो गेज को बढ़ाने की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है । जबलपुर से लेकर गोंदिया होते चांदा एक नैरो गेज लाइन जाती है । इसको ब्राड गेज करने का भी विचार नहीं किया जा रहा है । घमतरी से जो रायपुर, लाइन है, इसको ही कम से कम ब्राड गेज कर दिया जाए तो भी कुछ बात बने । इस के बारे में मध्य प्रदेश की सरकार ने दूसरे प्लान से पेशतर आपको रिपोर्ट भेजी थी मगर उस पर कोई विचार नहीं किया गया । रायपुर से घमतरी और घमतरी से बालोद तक अगर लाइन बन जाए तो जो कोल एरिया है उसको सुविधा हो जाएगी और साथ ही साथ आपकी आमदनी भी बढ़ेगी । साथ ही साथ

एक नई रेलवे लाइन का बनाना बहुत जरूरी था, बालोद और दंडकारण्य जगदलपुर होते हुए कोरापट । मैं ने इस साल के बजट में उसे नहीं देखा । यह बहुत जरूरी लाइन है और इस इलाका में काफी कोयला, लोहा आदि को खानें हैं और नई लाइन को खोलने से देश को बहुत फायदा पहुंचेगा । साथ ही साथ पिछड़ा हुआ जो इलाका दंडकारण्य का है उस को यातायात को सहूलियत मिल जायेगी ।

15 hrs.

मैं आज दो तीन महीने से सुन रहा हूँ कि डोंगरगढ़ का जो लोको शेड है वह हटाया जा रहा है । उस पर रेलवे ने काफी रकम खर्च की है । सुनने में आ रहा है कि उस लोको शेड को गवर्नमेंट भिलाई ले जाने वाली है । मैं यह तो नहीं कहता कि दूसरी जगह पर शेड न बनाया जाय, मगर जिस शेड की वजह से गवर्नमेंट को फायदा है और वहां के आदमी भी १०, ५ ६० कमा लेते हैं, वहां पर लाखों रुपयों को इमारतें तैयार हो गई हैं, फिर लोको शेड क्यों हटाया जा रहा है फिर भिलाई से डोंगरगढ़ दूर नहीं है, मुश्किल से ३० या ४० मील है, इस लिये वहां से शेड को हटाने में रेलवे को काफी नुकसान होगा । अलावा इसके कि बिलासपुर में एक शेड है ।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य रेलवे में तो पंचकुप्रतिटी चाहते हैं लेकिन खुद पंचकुमल नहीं हैं ।

श्री बीरेन्द्र बहादुर सिंहजी : मैं बहुत कम बोलता हूँ इस लिये कभी कभी लट्ट हो जाता हूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय : मुझ से यह उम्मीद न रखें कि मैं उन को लिट हो जाने दूंगा । यहां पर पंचकुमल होना जरूरी है ।

श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंहजी : मैं यह अर्ज करना चाहता था कम से कम डोंगरगढ़ से लोकोशेड न हटाया जाय। और वहां पर मुसाफिरों के लिये वे ग हाल की बड़ी सख्त जरूरत है। बरसात में आदमियों के बैठने की जगह वहां पर नहीं रह जाती। इस लिये वहां वेटिंग हाल बहुत जरूरी है।

मैं एक चीज और कहूंगा। हालांकि वह बात थोड़ी सी हंसी को है और गुस्ताखी माफ हो आज कल जो हमारे रेलवे के कमोड कम्पार्टमेंट्स हैं वे ईस्टर्न स्टाइल के बनते हैं। वह बिल्कुल नीचे तक रहते हैं। अगर उस पर बैठ कर किसी चीज को पकड़ा जाय तो एक तरफ को झुकना पड़ता है, और बिना पकड़े हुए अगर बैठा जाय तो अपने को संभालना मुश्किल हो जाता है। इसलिये मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि इन कमोडों को कम से कम ऐसा बनाया जाना चाहिये कि बैठने की जगह कुछ ऊंची हो ताकि आदमी बैठ भी सके ठीक से, या जैसे पहले एंग्लो इंडियन स्टाइल के कमोड हुआ करते थे वैसे बनाये जायें तब भी यह तकलीफ हट जायेगी।

एक बात आखिर में मैं रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के बारे में कहना चाहता हूँ। यह बात बड़ी अच्छी है कि रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स में है। लेकिन प्रोटेक्शन फोर्स में और मौजूदा रेलवे पुलिस फोर्स में आजकल कोआपरेशन नहीं है। यह समझते हैं कि हम उन को प्रोटेक्ट करने जा रहे हैं, हम उन्हें सुपरडम्पोज करते हैं। जो बात पहले वाच एंड वार्ड में और स्पेशल पुलिस फोर्स में थी उसी तरह से आज रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स और स्पेशल प्रोटेक्शन फोर्स में कोआपरेशन और एक दिल से काम होना चाहिये।

श्री मानकभाई अग्रवाल (मन्दसौर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सर्वप्रथम तो आपके द्वारा रेलवे मंत्री जी और रेलवे मन्त्रालय को प्रगतिशील तथा स्वाभिमानी बजट पेश करने के लिये धन्यवाद देता हूँ। हिन्दुस्तान की

आजादी के बाद वास्तव में हमारे देश में काफी काम हुए हैं। परन्तु भारतीय रेलवे ने जो काम किये हैं वे इस इतिहास में चिरस्मरणीय रहेंगे। चाहे हम इन्जन के मामले में लें या डब्बे के मामले में लें या वैगन्स के मामले में लें, हम अब आत्म निर्भर हो गये हैं और मुझे इस बात को खुशी हुई रेलवे मंत्री जी के वक्तव्य से कि वे अब यहां से इन चोजों का एक्सपोर्ट भी करने वाले हैं। मैं वह दिन देखना चाहता हूँ कि जबकि हमारी भारतीय रेलें न केवल बड़े बड़े मामलों में बल्कि सभी मामलों में आत्म निर्भर हो जायेंगी और सारे का सारा काम में लगने वाला सामान हमारे देश में बनने लग जायेगा और वह दिन हमारे लिये बड़ा शुभ दिन होगा। हमने रेलवे में बड़े बड़े काम किये हैं परन्तु अब भी हम जिस मंजिल तक पहुंचना चाहते हैं वह मंजिल हमारे लिये दूर है और हमें उस और काफी ध्यान देना है।

माननीय मंत्री ने इस सदन में कई बार घोषणा की, और बाहर भी, कि हम रेलवे में दो ही क्लास रखेंगे। इस बात को काफी अर्सा बीत गया परन्तु अभी भी तीन चार क्लास रेलवे में मौजूद हैं। मैं रेलवे मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि यह जितनी जल्दी हो सके इन क्लासेज को खत्म करें। रेलवे ने पैसेंजर अमेनिटीज पर ध्यान दिया है और अब भी ध्यान देने की कोशिश में है। परन्तु आज भी वहां काफी दिक्कतें मौजूद हैं। भीड़ की चर्चा इस सदन में मेरे पूर्व बक्तव्यों ने भी की है। अगर आप थर्ड क्लास की हालत को देखें, खास कर जब शादी विवाह या प्रदर्शनी जैसे अवसर आ जाते हैं, तो पता चलेगा कि रेलवे में किस तरह भीड़ भाड़ होती है। अभी भी रेलवे ने काफी बड़ी बड़ी और लम्बी लम्बी ट्रेनें चलानी आरम्भ की हैं, फिर भी इस तरह और ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है कि जहां अधिक ट्रैफिक हो वहां अधिक ट्रेनें चलाई जायें।

मध्य प्रदेश इस समय हमारे बड़े प्रदेशों में है। जैसा कि मेरे पूर्व बक्तव्यों ने कहा है,

स्टेट्स रिआर्गनाइजेशन कमीशन ने इतना बड़ा प्रदेश बनाते समय कहा था कि इस प्रदेश में कम्प्यूनिजेशन के बढ़ाने की आवश्यकता है। इस प्रदेश का बने हुए तीन, साढ़े तीन साल हो गये परन्तु इस मध्य प्रदेश में कोई रेलवे लाइन कहीं बनी हो यह देखने में नहीं आता। अभी एक दो लाइनों पर काम प्रारम्भ होने की घोषणा कर दी गई है। उनमें से एक मुना से मक्सी लाइन है। परन्तु मध्य प्रदेश की हालत को देखते हुए यह आवश्यक है कि बहाण और कोई नई लाइनें खोली जायें। नीमच से भोपाल तक की रेलवे लाइन का वार से पहले सर्वे हुआ था। उसको ३० या ४० साल का भर्सा हो गया। यह लाइन मध्य प्रदेश और राजस्थान दोनों के लिये फायदेमन्द है किन्तु उसका काम अभी शुरू नहीं हुआ। न तो फिर से उसका सर्वे हुआ है और न उस पर गौर ही किया जा रहा है। भिण्ड से ग्वालियर तक नैरो गेज लाइन चलती है। नैरो गेज लाइन से, हमारे रेलवे मंत्री जी स्वयं अच्छी तरह से खानते हैं, न तो यात्रियों को ही सन्तोष है और न उससे कोई लाभ है। उससे आय भी बहुत कम होती है। मैं चाहता हूँ कि इस लाइन को इटावा तक बढ़ा दिया जाय और उसे बाडगेज में परिवर्तित कर दिया जाय। सवाई माधोपुर से ब्यापुर तक रेलवे निकालना भी आवश्यक है। अगर यह रेलवे लाइन निकाली गई तो इससे भी राजस्थान और मध्य प्रदेश को काफी फायदा होगा। मीटर गेज भी हमारे क्षेत्र में है। अजमेर से खंडवा तक जाती है। यहां पर रफ्तार की बहुत चर्चा हुई है। उसकी रफ्तार ऐसी है कि अगर हम मन्दसौर से बैठें और इन्दौर जाना चाहें, जो कि कुल १०० मील है, तो उसमें आठ या नौ घण्टे लगते हैं। अगर इस अणु युग में ११ मील की रफ्तार से रेलवे चले तो कौन रेलवे पर बैठना पसन्द करेगा, जबकि अच्छी अच्छी बसें ढाई या तीन घण्टे में इतना फासला तय कर लेती हैं ?

कल सदन में एक कश्मीर के मित्र ने कश्मीर में रेलवे ले जाने पर जोर दिया। यहां पर कश्मीर को रिप्रेजेंट तो नहीं करता लेकिन

मैं यह मानता हूँ कि कश्मीर और आसाम ऐसे हिस्से हैं जो अभी रेल से वंचित हैं। वहां पर रेलों का ले जाया जाना काफी आवश्यक है। इन्दौर से दाहोद रेलवे लाइन का सर्वे भी किया जा चुका है और उसकी चर्चा बहुत काफी है। आप जानते हैं कि इन्दौर का बहुत महत्व है और वह काफी बड़ा व्यापारिक केन्द्र है। अगर यह रेलवे लाइन निकाली जाय और दाहोद तक बनाई जाय तो आदिवासी क्षेत्रों को उससे बहुत लाभ होगा। इन्दौर एक औद्योगिक नगर है अगर उस का बम्बई से सीधा सम्बन्ध हो सके तो काफी फासला कम हो जायेगा और उससे मेरे ब्याल में फायदा भी काफी होगा।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे मंत्रालय द्वारा आम जनता को दी जाने वाली सहूलियतों के सम्बंध में कुछ निवेदन करना चाहता हूँ। यह ठीक है कि रेलवे मंत्रालय ने जनता की सुविधा के नाम पर रेलवे स्टेशनों पर और ट्रेनों में भोजनालय और रेस्टोरेंट कायम किये हैं परन्तु उस सम्बन्ध में जो मेरा कटु अनुभव रहा है उसके आधार पर उनसे कोई लाभ जनता को हुआ हो ऐसा मैं नहीं मानता। जनता भोजन के नाम पर १० आने में लोगों को खाना देने की व्यवस्था की गई है। वैसे खाने का वहां पर १ रुपये २ आने भी लिया जाता है। चाहे वह १ रुपये २ आने वाला खाना ले लिया जाय अथवा १० आने वाला, दोनों खराब होते हैं और साथ ही मुसाफरों को समय पर नहीं दिया जाता है। इसके अतिरिक्त एक चीज और देखने में आती है कि अब चूक बिएस की तनख्वाह कर दी गई है इसी से वे बिल्कुल निकम्मे हो गये हैं, काम पर ध्यान नहीं देते हैं और वक्त पर खाना सप्लाई नहीं करते और यही वजह है कि रेलवे को इन भोजनालयों और रेस्टोरेंट्स से काफी नुकसान हो रहा है। मुसाफरों द्वारा शिकायत किये जाने पर भी कोई खास मुनवाई और ध्यान नहीं दिया जाता है। मैंने स्वयं एक भरतबा अपने लिए खाना मंगाया, खाना देने के लिये इंकार किये जाने पर मैंने उस के बारे में शिकायत लिख कर

[श्री मानकभाई अग्रवाल]

मेजी । बम्बई से उसके बारे में मेरे पास यह जवाब आया कि हमने इस ओर ध्यान दिया है और आपको उस कारण जो असुविधा हुई हो उस के लिए मैं क्षमा चाहता हूँ । अब रेलवे और उसके द्वारा यह जो भोजनालयों का प्रबन्ध किया गया है वह एक व्यापारिक आधार पर चलाया जा रहा है और एक व्यापारिक संस्था होने के नाते यह कह देना कि हम उसके लिये क्षमा चाहते हैं कुछ मुनासिब नहीं है । आखिर आपने भोजनालय जो चलाये हैं और उसमें जो बेयरस और दूसरे व्यक्ति मुलाजिम रखे हैं वह किस लिए रखे हैं ? कोई आपने सदाव्रत थोड़े ही खोल रक्खा है । आपने इसकी व्यवस्था जनता को सुविधा पहुँचाने के हेतु से और साथ ही अच्छी आमदनी करने की दृष्टि से की है । मैं चाहूँगा कि इस ओर रेलवे मंत्रालय ध्यान दे और इसकी समुचित व्यवस्था की जाय ।

जहाँ तक रेलवेज में सफाई का सवाल है उस ओर आपने जरूर ध्यान दिया है और मैं मानता हूँ कि सफाई का मामला आपने काफी ठीक किया है । परन्तु मैं दावे के साथ कह सकता हूँ कि सफाई करने वाले का काम सिर्फ बिल्ले लगा कर फस्ट क्लास के डिब्बों के सामने खड़े हो जाने और फस्ट क्लास के मुसाफिरों के लिए ही सफाई की व्यवस्था करना ही हो गया है जो उचित नहीं है क्योंकि उनकी संख्या थर्ड क्लास के मुसाफिरों की अपेक्षा बहुत ही कम होती है और रेलवेज को थर्ड क्लास के मुसाफिरों से बहुत अधिक आय होती है क्योंकि देश के लाखों लोग थर्ड क्लास में ही सफर करते हैं । यह खेद का विषय है कि वहाँ कोई सफाई का ध्यान नहीं दिया जाता है । मंत्री महोदय गुझे आशा है इस बारे में जरूरी हिदायतें देंगे ।

रेलों में भीड़ गड़ कम करने की चर्चा यहाँ पर बहुत बार हुई है । जिन लोगों के पास पैसा है और वे बगैर टिकट सफर करते हैं ऐसे लोगों को यदि पकड़ कर सजा दी जाती है

तो वह ठीक बात है परन्तु जो रेलवे स्टाफ इयूटी पर होता है वह बिल्कुल दयालु बन कर जैसे कि अपने घर की ही रेल चल रही हो, बताव करते हैं । एक तरफ तो हम लोगों को रोकने का प्रयत्न करते हैं लेकिन मैं रेलों में देखता हूँ कि भिखमंगे और कोढ़ी बगैरह बिना टिकट आम मुसाफिरों के डिब्बों में सफर करते हैं और रेलवे का जो स्टाफ इयूटी पर होता है वह कभी इस बात की कोशिश नहीं करता कि उनको आम मुसाफिरों के साथ और वह भी बिना टिकट सफर करने से रोके । यह जो कोढ़ी और अन्य छत के रोगी भिखारी आम मुसाफिरों के साथ सफर करने दिये जाते हैं तो इससे अन्य मुसाफिरों में भी वह रोग फैल सकते हैं और इसलिये ऐसे बेगस को उतार दिया जाय परन्तु इस सम्बन्ध में रेलवे अधिकारी दयालुता दिखलाने में उनको सफर करने देते हैं और वह दयालुता वे इस वजह से दिखलाते हैं कि उनकी जेब से तो पैसा जाता नहीं है भले ही रेलवे मंत्रालय को और देश को घाटा हो और भले ही जनता में रोग फैले, इसकी चिन्ता उनको नहीं रहती । रेलों में जो आज भीड़भाड़ चलती है वह तो है ही लेकिन यह जो मुफ्त की भीड़भाड़ होती है और उस पर कोई चेक नहीं रहता है तो बड़ा दुःख होता है ।

आज चारों तरफ रेलवेज का एक्सटेंशन हो रहा है । मोटरगेज पर दो स्टेशनों के बारे में मैं कहना चाहता हूँ यह खण्डवा और अजमेर के बीच में कचनार और थड़ोद के पलंग स्टेशन्स वर्षों से चले आ रहे हैं इनको परमानेंट स्टेशन बना दिया जाना चाहिये । यह काफी बड़ी जगह है, कार्फ टिकट वहाँ से बिकते हैं और काफी यात्री वहाँ आते जाते हैं और उन का परमानेंट स्टेशन बनाया जाना बहुत ही आवश्यक है ।

जावरा छोटी लाइन पर एक बहुत बड़ा टाउन है । ४० हजार की उसकी आबादी है परन्तु अगर उस स्टेशन पर हम

जायें तो जहाँ पर सारे देश में रेलवेज ने प्रगति की है परन्तु जावरा स्टेशन को देख कर हम यह नहीं कह सकते कि रेलवेज में कोई प्रगति हुई है। वहाँ का प्लेटफार्म भी उसी पुरानी हालत में है और न ही शौड बना हुआ है। मैं चाहता हूँ कि जावरा स्टेशन का प्लेटफार्म ठीक किया जाय और वहाँ पर शौड बनाया जाय। यही हालत शामगढ़ स्टेशन की है जहाँ कि डीलक्स, फ्रंटियर मेल और जनता आदि सभी गाड़ियाँ ठहरती हैं। वहाँ पर भी अभी तक शौड नहीं बन पाया है। शामगढ़ पर भी शौड बनाया जाना चाहिये। इसी तरह मन्हसौर जिले का हेड क्वार्टर है स्टेशन पर भी शौड बनाया जाना चाहिए।

रेलवे मंत्री महोदय ने हमें बताया है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजनाकाल में हजारों की तादाद में मकान बन रहे हैं और बन भी गये हैं, चारों तरफ बन रहे हैं फिर भी रेलवे कर्मचारियों की मकानों की समस्या इतनी गम्भीर है कि वह हल नहीं हो पा रही है और काफी तादाद ऐसे रेलवे कर्मचारियों की है जिन को कि मकान नहीं मिलते हैं और ऐसी हालत में उनका काम करना मुश्किल हो जाता है। इस सम्बन्ध में मैं शामगढ़ का उदाहरण रखना चाहता हूँ कि वहाँ पर तीन साल से हम मकान बना रहे हैं लेकिन वे पूरे नहीं बन पाये हैं कितने ही अघूरे पड़े हैं क्योंकि अभी तक उन पर छतें नहीं गिरी हैं। आज वहाँ के कर्मचारी इधर उधर मारे मारे फिरते हैं। मैं मंत्रालय से निवेदन करना चाहता हूँ कि अगर उन के पास फंड्स की कमी है तो थोड़ा काम ही हाथ में लें पर इसका जरूर ह्याल रखें कि जिस काम को भी हाथ में लें वह समय पर पूरा हो जाय। इस बात की और अगर ध्यान दिया जायगा तो काफी फायदा होगा।

हमारे देश में करीब ८, ९ साल से वृक्षारोपण मनाया जा रहा है। वृक्षारोपण और रेलवेज अगर इन दोनों का मिलान करें

तो उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे मंत्री जी और उनके मंत्रालय से कहना चाहता हूँ कि उन्होंने इस और कतई ध्यान नहीं दिया। आप रेलवे मंत्रालय और हम सभी जानते हैं कि स्लीपर्स की कमी है। अब रेलवे मंत्रालय जिसके पास हजारों मील की रेलवे लाइन है, जमीन उस के पास है, वह अगर यह फँसला कर ले और इस तरह जिहाद बोल दे कि दोनों और उनके पास जो जमीनें हैं लाइंस के पास उन में काफी तादाद में वे झाड़ लगायेंगे तो उससे ट्रैक भी मजबूत होगा और कुछ सालों बाद जो वहाँ से लकड़ी मिलेगी उससे स्लीपर्स भी बन सकेंगे और जो मकसद अभी हमारे झाड़ लगाने का है वह भी पूरा हो जायगा।

Shri Bhanja Deo (Keonjhar): Mr. Deputy-Speaker, though I congratulate the Railway Ministry on their performance during the Second Five Year Plan and for their work as carriers, I am afraid, I cannot congratulate the Railway Minister, or the administration, as far as the railway finances are concerned. Already, some hon. Members have spoken about it at length and so without going into the details, I shall only give an idea of the precarious position of the railway finances by showing how the Development Fund, Railway Depreciation, Reserve Fund and the capital at charge compare with each other. It is time that instead of going on the conventional pattern of proposals, the Railway Conventions Committee, whose life has been extended by one year more, thinks of some radical measures to improve the railway finances.

[SHRI MULCHAND DUBE in the Chair]

Now I shall state regarding the Railway Development Fund, Railway Depreciation Reserve Fund and capital-at-charge to show how precarious are the railway finances, which will depend for their development always on loans, including loans from the general revenues to the extent of

[Shri Bhanja Deo]

Rs. 34.46 crores. It shows that from the third year onwards of the Second Plan the Development Fund was inadequate to perform its functions as a modest source of finance for development. Appropriations from railway surplus were utterly insufficient for its functions and, in the last three years, recourse had to be taken to borrowings from general revenues. In other words, real finance did not come from the railway revenues exclusively but from the general revenues under a different name.

How depreciation allocations present a perplexing problem to post-war industry is demonstrated in a telling manner in the case of Depreciation Reserve Fund of the Railways. The trends in this Fund are traced from the fact that from a closing balance of Rs. 104.37 crores in 1955-56 it now stands at Rs. 17.75 crores. Each year Rs. 45 crores were credited to the Depreciation Reserve Fund from the current Railway revenues in pursuance of the existing financial convention, whose lease has been extended till the end of the Second Plan period. The balance of appropriations in the above figures represent credits on account of interests earned. While total appropriations during the Second Plan period rose to Rs. 240.47 crores, withdrawals rose steeply to Rs. 319.85 crores.

The final position of the Depreciation Fund will be that over the period of the Second Plan, its size will shrink from the opening balance of Rs. 103.47 crores to a token balance of Rs. 17.75 crores in 1960-61. This state of the fund is easily explained by the fact that renewals and replacements for which withdrawals were made from it took a very heavy toll under the pressure of accelerated expansion. But the closing balance at the end of the Second Plan reduced the Fund to nothing more than a travesty, when it is considered in relation to the capital-at-charge of the Railways which would rise to Rs. 1,563.29 crores at the

end of March 1961. The abnormal rate at which the Depreciation Fund was depleted—and it may be recalled that there was a time when this fund was raided for payment of interest charges—has gone to fulfil, no doubt, a vital function. That function is to hold down, in some degree, the over-capitalisation of railway assets.

This brings us to the final indicator of the railway finances which is the remarkable expansion of the capital-at-charge, which from Rs. 968.98 crores in 1955-56 will be Rs. 1,563.29 crores as per Budget estimates.

It may not be out of place for me to quote here Sir Anthony Eden and what he says about industrial expansion and economic conditions of England at the close of 1955 in his *Memoirs* on page 321. He says:

"It seems to me that our excessive spending as a nation is due as Woolton pointed out some time ago, to the fact that both Government and industrialists have been captivated by the idea of an expanding economy. We are right to expand but now we have done it so that we are bursting at the seams."

This, I think, is a very appropriate analogy to our present day railway's financial conditions that are prevailing in the country.

In an inflationary phase the emphasis should be more on economy and increased efficiency. The Railway Budget and the proposal to impose a surcharge of 5 nP per rupee on freight does not show that the Ministry is alive to this responsibility. There are factors which should have been taken into consideration before arriving at a decision of this nature. The Indian Railways handle 90 per cent of the total coal production in the country, 80 per cent. of the cement produced in India, 86 per cent of the metallic ores (other than manganese ore), 82 per cent of manganese ore, 90 per cent of paper products and imports, 90 per cent. of tea and almost the en-

tire production of iron and steel and its manufactures. This indicates the important role that the Railways play in the country's economy. Changes in the freight structure will not only boost up production costs, but will also add to the existing inflation and have adverse effect on exports which earn us foreign exchange.

The Chairman of the Railway Board, addressing a press conference soon after the Budget was presented, stated that judgment should be deferred on the impact of the increase of 4 per cent in freight rate introduced in October, 1958. With the improvement in the economic conditions in general and further programme of industrialisation in the country, the earnings of the Railways are bound to go up as a result of the implementation of certain recommendations of the Railway Freight Enquiry Committee. The advisability of enhancing the rate at this juncture by the Railway Ministry, when the authorities concerned are not in a position to assess the full effect of the revised freight rates that were imposed in 1958, is open to doubt. Therefore whether this further surcharge of 5 pP per rupee was justifiable or not is a point of doubt.

The reason for the surcharge is the recommendations made by the Pay Commission regarding railway employees. I doubt, however, if it will be reduced or withdrawn *in toto*, if the revised rates imposed in 1958 increase sufficiently to cover the deficit in coming years.

The question arises as to how else the Railways could have financed this extra expenditure without it. Despite various statements made and re-organisation of administration expenditure which shows separate costs under administration, operational charges, staff, non-developmental expenditure in Railways, especially under administration, has gone up from about Rs. 23 crores to about Rs. 36 crores in 1959-60, which shows an increase of over 56 per cent. We

can see this from Table VIII, page 20, of the *Review of the performance of Indian Railways*, supplied with Budget papers.

Another indicator of the Railway finance is the ratio of the net reserve receipts to capital-at-charge. It has gone down from 5.75 in 1950-51 to 4.37 in 1958-59 and, according to the revised estimates for 1959-60, is at 4.80. There is therefore a widespread feeling that the standard of the workers' efficiency has fallen.

The hon. Railway Minister, at page 12 of his speech, has referred to the falling supply of coal and has requested the Steel, Mines and Fuel Ministry to come to his rescue. But may I ask the hon. Railway Minister as to why he does not try to have washeries in his own collieries, since they also own some collieries in Orissa. I know which are the Railway collieries. Why not experiment with washeries in those.....

Mr. Chairman: The hon. Member's time is up.

Shri Bhanja Deo: Five minutes more.

Mr. Chairman: Two minutes more.

Shri Bhanja Deo: Five minutes, Sir, I will now refer to the bottleneck at Banaspani which supplies iron ore and manganese ore for export as well as manganese ore for the steel mills. Unless a line from there is extended to Rourkela, I am afraid it will be difficult to supply the iron requirements of the steel mill.

The hon. Railway Minister has made an appeal that for facilitating the movement of coal, ore etc., the producer should build up stocks during the busy season so that the movement is taken up by the Railways during the slack season. If this appeal is responded to, the plight of marginal collieries and mines would be unenviable. In many places immobilisation of the working capital and interest charges would create a

[Shri Bhanja Deo]

far more serious problem for the industry and trade than the relief which the Railway Minister expects to provide.

An attempt of self-sufficiency on the part of the Railways is praiseworthy but there is need for re-orientation of its outlook on the ancillary industries. Instead of offering them preferential rate, it would be much better if the Railways were to set up an organisation of know-how to help them as has been suggested by the Japanese industrial team which visited our small-scale industries.

The development of the railways in the First Plan was directed mostly to rehabilitation and replacement of worn-out machinery, but an attempt was made to cope with new traffic. It was, however, noticed that the demand outstripped the capacity of the railways. In this background, therefore, the Second Plan aimed at increasing the capacity of the railways to handle a total of 162 million tons of goods and a 50 per cent increase in passenger traffic. Although the details of the railway targets under the Third Plan are not available, a recent article written by the hon. Railway Minister in *Commerce* has given us an idea of what they would be. He thinks the railways might be called upon to carry 90 million tons of additional traffic, implying an increase of over 50 per cent in originating traffic.

In his Budget Speech, the hon. Minister has referred to the Neogy Committee appointed by the Government to co-ordinate rail-road development programme. Any such programme should be based on actual realities existing in the Indian economy.

The Third Plan, it is now openly stated, will aim at production of 110 million tons of foodgrains and building up of stocks at pivotal points of five million tons. The existing operation of railways shows that while it plays a prominent role in the transport and handling of imported goods

and movement for export, its role in internal production is very insignificant. Of the total production and imports of foodgrains, the railways in general have to handle over 15 per cent, as against 90 per cent of ore. While in the past surpluses were not available for movement, the stockpiling in the Third Plan period, together with increased production, is bound to make a demand for maximum transport capacity. This will necessitate an all-round development of transport. Road transport should not be blamed if, as a result of the surcharge, freight goods are diverted to road transport. Last year the Railway Minister blamed the competition of the roads for the fall in railway revenues, but closer scrutiny will reveal that it was the slackness in economy that failed.

Lastly, while building up our transport to meet the developing economy under the Third Plan, it should be so phased that rail and road transport are so co-ordinated that they meet the country's needs to fulfil the targets of the Third Plan.

Shri Tangamani (Madurai): The Railway Minister announced that in pursuance of the Standards of Weights and Measures Act, 1956, a beginning would be made by the Commercial Department of the railways by adopting the metric system of weights and measures from 1st April, 1960. So, from that date, the unit of weight for purposes of charge would be a kilogram instead of a maund, and the distance between stations would be reckoned in kilometres instead of miles. This is a welcome announcement, but I submit that this should not be used for increasing the freights.

On the 15th of this month in reply to Starred Question No. 134 in this House, the Minister announced that diesel locomotives would be manufactured in three private firms including Tatas and negotiations between these private firms and foreign firms are now in progress. After the

experience we have had of T.E.L.C.O. in the manufacture of locomotives, where we had to pay exorbitant prices for nearly ten years, it is not advisable for us to entrust the manufacture of these locomotives to the private sector. Before going into the advisability of our switching on to diesel and electric traction, it is necessary to caution Government that it will be highly improper to leave it in the hands of the private sector.

The Minister has been telling us that we have been doing very well in the public sector. I will give only two instances. The Integral Coach Factory in Madras has now exceeded the target in the matter of production. The factory has now mastered the technique of manufacture of light-weight all-steel welded coaches. The cost of production has come down, and the time taken for the manufacture of a body shell has come down from 19,000 man-hours to 8,500 man-hours. Originally it was designed to produce standard third class shells with a seating capacity of 80 passengers. It has now stepped up production, and it can also manufacture passenger-cum-luggage vans. The manufacture of light-weight first class coaches is also planned for this year. During the Second Plan period, although Rs. 3.69 crores were allotted, only Rs. 1.5 crores were sanctioned. In spite of this, production has shown a tremendous increase, and the hon. Deputy Minister, Shri S. V. Ramaswamy, inaugurated the one thousandth coach just a month back. He complimented the workers on their efficiency, and also announced the starting of the second shift. It will be better to have the third shift also. The Chief Administrative Officer also has paid tribute to the efficiency of the workers, and he has told us that 440 coaches will be manufactured in 1959-60. It will be stepped up to 605 during 1960-61, and during the Third Plan period it may go above 700 coaches.

This is an achievement by the workers and tribute has been paid uniformly by all. But what is the plight of these workers? So many representations have been received that many of them still remain temporary. Many of them have not yet been confirmed. Skilled workers are still placed in the category of unskilled workers. The quarters question is still left undecided. Here is a sector to which top priority should be given on the question of welfare, of medical facilities, of housing.

The Chittaranjan Locomotive Works also produced 160 WG locos in 1958-59 taking the total to 832. The production rate is 14 locomotives per mensem, and the hon. Minister, in reply to the general discussion on the Budget last year told us that electric locomotives would be left to Chittaranjan. When we pay so much tribute to the public sector, it is necessary that, as far as possible, we take away manufacture from the private sector.

Then I come to the question of utilising to the maximum the capacity of the carriage repair shops like those in Golden Rock and Perambur. I remember that Rs. 123 lakhs were allocated for developing, remodelling and expanding the Perambur workshops. I do not know what is coming in the way of the development and expansion of the Perambur workshop. One of the demands of this House should be the utilisation of these workshops to their maximum capacity. I urge upon the Railway Ministry, through you, Sir, that there should not be any carriage workshops which are idle or where the maximum capacity is not being utilised. I suggest that wherever there is only one shift, a second shift may be started.

My next point is one which has already been stressed by many previous speakers, and that is the question of the unjustifiable increase

[Shri Tangamani].

by five per cent in the freight charges. The House knows that from 1st October, 1958, the report submitted by the Ramaswami Mudaliar Committee was adopted and the freights were increased. We were told that that was going to be basis for increasing the freights, and some adjustment had been made. But, today, where is the need or where is the necessity to increase the freight charges? The hon. Minister has not explained this point to us, except that a very able reply was given by one of the previous speakers saying that they required it for meeting the additional expenses on account of the Pay Commission's award.

I can say that many of the newspapers, regional newspapers, language newspapers and the English newspapers in the Madras State have uniformly condemned this increase; and some of the most popular weekly journals like the *Kalki* and the *Ananda Vikatan* have also condemned this. They have also stated that larger sums can be raised through greater economic activity rather than by the imposition of these onerous levies. Now, at least, as a concession, as one of the previous speakers has pointed out, there may be a reduced rate of surcharge or some exemption may be given in the case of foodgrains including pulses, grams, sugar etc. and also articles like fertilisers.

I find that from 1st July, 1959, the platform ticket which was being sold at 6 nP started being sold at the increased figure of 10 nP. Formerly, it used to cost two annas, and then it was reduced to one anna. We do not know why it was suddenly increased to 10 nP. We were told that that was meant to reduce overcrowding inside the platform. There was a question in the House on the 21st December, 1959, namely starred question No. 1122 in this connection, and the hon. Minister replied that during the four months from the 1st

of July, 1959 till the end of October, 1959, the collection was Rs. 12,31,268. During the corresponding period of the previous year, the collection was Rs. 8,83,637. So, making the arithmetical calculation, we find that we shall be collecting Rs. 37 lakhs instead of Rs. 27 lakhs. Is it worth the while increasing the rate from 6 nP to 10 nP for the extra sum of Rs. 10 lakhs that we are going to get? My submission is that it should be reduced by 5 nP, and even after this reduction we shall still be in a position to realise these Rs. 37 lakhs, if that is what is there in the mind of the hon. Minister.

About amenities to third class passengers, much has already been stated. All that I would like to point out is that according to the revised estimates, the collection from the passenger fares was Rs. 124 crores; out of this Rs. 108.7 crores is from the third class passengers; that is, 88 per cent. of the total collection by way of railway fares is from the third class passengers; 97 per cent. of those people who travel in the third class. So, it is necessary that top priority should be given to the third class passengers.

The hon. Minister has announced that sleeping coaches are going to be provided for passengers travelling more than 500 miles. As the Deputy Minister of Railways, Shri S. V. Ramaswamy, knows, most of the trains running in the south run during the night, and the running distance is generally not more than three hundred miles. Unless the distance of not less than 500 miles could be reduced to three hundred miles, the proposed concession may not be very beneficial to most of the passengers in the south. In the annual report, it has also been mentioned that sleeping coaches were attached to 26 express and mail trains, and they had been extended to 30 express and mail trains. My submission is that in all the express and mail trains, there

should be sleeping coaches or sleeping cars for the third class passengers.

I now come to the question of safety in travel. One hon. Member who spoke earlier pointed out how necessary it was to have an armed guard for most of the through passenger or express trains. I fully endorse that suggestion. Having endorsed it, I would like to point out that during this session as well as the last session, many instances of robbery and dacoity were brought to the notice of this House. I would mention that robbery in 12 UP Kumaon Express on the 13th October, 1959, when a gold ring, a wrist watch and Rs. 1,500 were stolen. There was also the murder of a railway employee in the Hardwar Passenger on the 12th December, 1959. Recently, there was a question about a travelling ticket examiner who had been thrown away from a running train. Still more recently, in the Delhi Express starting from Ahmedabad, on the 20th February, 1960 four silver bars, two cash boxes, and one parcel, with a total value of Rs. 6,000 were looted from the brake van. So, dacoity, robbery and also murder of passengers, have taken place, according to the admission of the hon. Ministers in this House. So, it is now becoming a very serious matter.

We were told about economy. I would like to submit that nothing could be said against the railway employees in this respect. There may be corruption here and there, but the vast majority of the railwaymen like the brave and intrepid men who drive engines and have fire for their companions for hours on end are far removed from corruption and they hate the degeneration it brings to them.

I would be failing in my duty if I forget to mention one instance which happened only about four days ago, on the 25th of this month. The Indo-Ceylon Express which was scheduled to reach Madurai at about 7 a.m. or 8 a.m. was received in one

of the run-through stations, Panruti, about 12 miles from Villupuram, in the loop line. The driver somehow knew that the train was being received in the loop line, and he slowed down the train, and when he slowed down and entered the loop line, he found a goods train standing right in front of his train. With great courage and alertness, he was able to slow down his train still further; there was a collision, and the goods train was pushed back by ten feet; in that process, he not only saved himself but saved the lives of hundreds of passengers. It would otherwise have been a major head-on-collision. The name of that driver is Rozario. Some 42 passengers only were injured. This is the type of service which is being done by the employees in the Southern Railway or in any other railway, for that matter.

In this connection, I would like to submit that even during the Puja festival, we find special saloons being attached. I can understand saloons being attached to trains for the sake of D.M.E. or some such person who has to park his saloon at a particular place and has got so much of work to do. But what is the purpose of a Railway Board Member or Railway Minister who is going from here to Madras, going in a saloon? Or, again, why should a Railway Minister going from Madras to Tuticorin go in a saloon? I am not grudging a saloon being given to any particular official when he actually requires it. But it should not become a luxury. On the one hand, we find that this is a type of service or work which is being done by a driver like Rozario, and on the other, we find the Members of the Railway Board and the Ministers in the Railway Ministry travelling by the saloon.

We in the south do not get that much priority in the matter of railway development as other areas. We find that certain developments have taken place in Moghalsarai, Allahabad

[Shri Tangamani]

etc. But, at the same time, we do want some concessions to be shown to the south also. I might mention that the route mileage in the Madras State is 2,204. On the basis of population, this is lower than the all-India average. The income from passengers is also the highest in the Southern Railway. Things which have been left undone in the south must be done immediately. One of the previous speakers referred to the slow progress being made in electrifying the track between Madras and Vilupuram. Out of Rs. 3.71 crores allotted for this project, the amount that was allocated last year was Rs. 28 lakhs and that set apart for next year is only Rs. 30 lakhs. A marshalling yard is going to be built in Virudhnagar. The estimate of total expenditure for the same is Rs. 25 lakhs. Last year, only Rs. 1 lakh were allocated and this year the amount budgeted for is Rs. 3 lakhs. This is not the way in which the south should be treated.

Top priority must be given to linking Neyveli with Bangalore. The line could be from Neyveli to Salem via Vridhachalam, and Salem could be linked up with Bangalore.

As regards the Zone that is there in the south, we find that there is discrimination practised in the case of ex-SIR employees. The last point is regarding the case of ex-servicemen (combatants). The ex-servicemen (combatants) who have been recruited after 1948 have not been given the privileges as those who were recruited before 1947. There is discrimination as between the two. This matter may also be looked into.

श्री नरदेव स्नातक (अलीगढ़—रक्षित—अनुसूचित जातियाँ) : सभापति महोदय, रेलवे मंत्री महोदय ने सन् १९६०-६१ का जो बजट संसद् में प्रस्तुत किया है उस को

देख कर संसद् के सदस्य ही नहीं अपितु समूचे देश के लोगों ने उस का स्वागत किया। हमारे मंत्रिमंडल में बाबू जगजीवन राम जी सब से पुराने मंत्रियों में से हैं और यह दूसरी योजना का अन्तिम रेलवे बजट है तथा बाबू जगजीवन राम जी के मंत्रित्व काल का चौथा। आप ने अपने समूचे बजट के अन्दर जो चीजें बतलाई वे वास्तव में बहुत महत्व की हैं। आप ने बतलाया कि इंजनों और माल तथा सवारी गाड़ियों के डिब्बों के सम्बन्ध में अपना देश पूरी तरह से आत्म निर्भर हो गया है। आत्म निर्भर ही नहीं अपितु दूसरे देशों को निर्यात करने में भी सफल हुआ है। जहां यह असाधारण घोषणा रेलवे मंत्री जी ने की वहां साथ ही साथ एक और बात कही माल भाड़े के सम्बन्ध में। इस माल भाड़े में ५ फी सदी की वृद्धि की गई है उस से वास्तव में सामान्य जनता को बहुत कष्ट होने की सम्भावना है। केवल इस लिये कि वेतन आयोग के सुझावों के साथ साथ रेलवे कर्मचारियों के वेतनों में भी वृद्धि हो जायेगी और अनुमानतः वह २० करोड़ रु० की होगी, मंत्री महोदय ने और मंत्रालय ने यह सोचा कि इस कमी को ५ प्रतिशत माल भाड़े को बढ़ा कर पूरा कर लिया जाय। जो बजट प्रस्तुत किया गया है उस में अनुमानतः ४५०.५० करोड़ रु० की आमदनी दिखाई गई है लेकिन उस में ५ प्रतिशत जो टैक्स बढ़ाया गया माल भाड़े पर उस से १४ करोड़ रुपये की आमदनी और होगी और इस तरह से ४६४.५० करोड़ की अनुमानित आय होगी। इस में से ३२६.९० करोड़ रु० का हमारा सामान्य संचालन व्यय है। उस के साथ ही साथ यदि राजस्व में वास्तविक लाभोश में ५७.२५ करोड़ रु० का और निकाल दिया जाय तो भी साढ़े १८ करोड़ रु० की शुद्ध बचत होती है। वस्तुतः यह जो बचत है वह इस बात की द्योतक है कि रेलवे मंत्रालय बिजिनेस प्वाइंट आफ व्यू से ज्यादा काम ले रहे हैं अपेक्षाकृत लोगों की सुख सुविधा के।

हम देखते हैं जैसा कि दूसरे बहुत से माननीय सदस्यों ने भी अपने भाषणों में कहा है कि तीसरे क्लास के जो लोग हैं उनको काफी कठिनाई होती है। श्रीमान् सन् १९५७ से ले कर अब तक १ अरब से ज्यादा रुपये की आमदनी तृतीय श्रेणी से हुई और ऊंचे क्लास के यात्रियों से केवल साढ़े १३ करोड़ ६० की। इस प्रकार से ८८ प्रतिशत इनकम तीसरे दर्जे के लोगों द्वारा हुई है।

15-55 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

परन्तु आप जानते हैं कि तीसरे क्लास के लोगों से ज्यादा इनकम होने पर भी बड़े क्लास के यात्रियों को ज्यादा सुविधायें मिलती हैं तीसरे क्लास के यात्रियों की अपेक्षा। तीसरे क्लास के लोग तो केवल यह चाहते हैं कि उन को बैठने की सुविधा मिले, पीने के लिये पानी मिले, उन के साथ सद्ब्यवहार हो, उन को समय पर गाड़ी मिल जाय और समय पर वे अपने स्थान पर पहुंच जायें। इसके सिवा वे और कुछ नहीं चाहते हैं। जिस प्रकार से दुषारू गाय की लात भी सह ली जाती है पर बैठ कर दूध दुह लिया जाता है, वैसे व्यवहार भी तीसरे दर्जे के यात्रियों के साथ नहीं होता, उन्हें तो दुत्कारा ही जाता है। बहुत से माननीय सदस्यों ने बहुत सी बातें बतलाई कि तीसरे दर्जे के डब्बों में सफाई नहीं होती है, लैट्रिन वगैरह का ठीक प्रबन्ध नहीं होता है, जो भोजनालय हैं उन में भी तीसरे दर्जे के लोगों को बड़ी असुविधायें होती हैं। यात्रा करने वाले व्यक्ति अच्छी तरह समझते हैं जैसा कि कुछ लोगों ने कहा कि यात्रा करने से पहले इन बातों का ध्यान रखना पड़ता है। पहले तो इन्तजार करना पड़ता है। पहले तो पता चला कि गाड़ी एक घंटा लेट आ रही है, फिर बाद में मालूम पड़ा कि आधा घंटा और लेट हो गई, होते होते डेढ़ और दो घंटे तक लेट हो जाती है। यात्री बेचारे इन्तजार में परेशान रहते हैं।

जैसे तैसे कर के गाड़ी आई, प्लेटफार्म पर आ कर गाड़ी लगती है। उस के बाद धक्कम-धक्का शुरू हो जाती है, किस में बैठा जाय किस में नहीं इसकी बेकरारी हो जाती है। जैसे तैसे ठेल ठाल कर के लोग तीसरे दर्जे में घुस भी जाते हैं तो वहां पर फीजदारी शुरू हो जाती है, लड़ाई झगड़ा शुरू हो जाता है। हर एक व्यक्ति यह चाहता है कि उसे बैठने की जगह मिले, लेकिन बैठना तो दर-किनार, खड़े होने की भी जगह नहीं रहती है। वहां फीजदारी होती है, गाली गलोज होती है। जब गाड़ी चलती है तो यात्रियों की बही हालत होती है जैसे भरे हुए बोरों की। जब अनाज से बोरा भर जाता है तो उसे हिलाया जाता है और खाली हो जाने पर ऊपर से और भर दिया जाता है। उसी तरह से जब गाड़ी चलती है तो ठेल ठाल कर जगह लोग कर लेते हैं। जब उन को जगह मिल जाती है तो वे दूसरों को नहीं बैठने देते। वह उन की अमलदारी हो जाती है। इस तरह से तीसरे दर्जे के लोगों को इस देश में परेशानी होती है। मंत्रालय से हमारा यह कहना है कि जहां सब से ज्यादा आमदनी तीसरे दर्जे के यात्रियों से होती है वहां यदि उन को बैठने और पानी की तकलीफ हो तो यह कोई अच्छी बात नहीं है।

मंत्री महोदय ने बतलाया कि सन् १९५८-५९ में विभाग ने १७० नई गाड़ियां चलाई हैं। १५१ बड़ी लाइन पर और १९ छोटी लाइन पर। उन्होंने आंकड़ों के द्वारा बतलाया कि छोटी लाइन पर ३० फीसदी से घट कर १४ फीसदी भीड़ कम हुई है और इसी तरह से बड़ी लाइन पर १६ फीसदी से घट कर १३ फीसदी भीड़ कम हुई है। परन्तु हमारे मंत्री जी शायद थर्ड क्लास में न चल कर हवाई जहाज से या सैलून से चलते हैं इसलिये थर्ड क्लास की दिक्कतों को देखने का उन को मौका नहीं मिलता। यदि वे तीसरे दर्जे में चलें तो मालूम

[श्री नरदेव स्नातक]

पड़े कि तीसरे दर्ज के लोगों को कितनी परेशानी और दिक्कत होती है। मैं तो रेलवे मंत्रालय से यहाँ कहूँगा कि तीसरे दर्ज के लोगों को ज्यादा से ज्यादा सुविधायें मिलनी चाहियें।

रेलवे विभाग में भ्रष्टाचार बहुत ज्यादा है और जैसा कुछ मँम्बरो ने कहा भी है पैसेन्जर्स को जंजीर खींचने और बिना टिकट चलने की बहुत बड़ी बीमारी हो गई है। मंत्री महोदय मानते हैं। लोगों में जंजीर खींचने और बिना टिकट चलने की बीमारी बहुत ज्यादा है। इससे जहाँ रेलवे विभाग को घाटा होता है वहाँ जो लोग टिकट ले कर चलते हैं उन को बैठने का स्थान नहीं मिलता और उन को परेशानी होती है। यदि रेलवे मंत्रालय जंजीर खींचने और बिना टिकट चलने वाले लोगों पर ज्यादा से ज्यादा नियंत्रण करें तो मेरा विश्वास है कि इस तरह से रेलवे को ज्यादा इनकम होगी और साथ ही साथ दूसरे यात्रियों को ज्यादा सुविधायें मिलेंगी। इन जंजीर खींचने और बिना टिकट चलने वालों के साथ साथ यह जो व्यापारी वर्ग है और जो अधिकारी वर्ग है वह लोग सहयोग करें तो इस भ्रष्टाचार को, यह जंजीर खींचने और टिकट के बगैर चलने की जो बीमारी देश में बुरी तरह से फैली हुई है दूर की जा सकती है। मेरा उनसे यह निवेदन है कि व्यापारी वर्ग या दूसरे लोग घूस देकर अपना काम करा लेते हैं। वह घूस इसलिये नहीं देते हैं कि उनका काम हो जाय बल्कि वे तो यह सोच कर देते हैं कि हमारा काम न बिगड़ जाय। काम में दिन देरी न लगे और अपना काम सहुलियत से हो जाय वे घूस देकर अपना काम ठीक करा लेते हैं। व्यापारी वर्ग अधिकारी लोगों से या रेलवेज के कर्मचारियों के द्वारा इस भ्रष्टाचार को दूर करना चाहते हैं और उन पर ही निर्भर होना चाहते हैं तो यह ठीक नहीं है। वे सहयोग दे सकते हैं परन्तु यह डिपार्टमेंट का काम है कि घूसखोरी के निवारण के लिए

कड़े से कड़े कानून बनाये जिससे इस मन्त्रालय को जो हैरानी होती है उससे बच जाय।

16 hrs.

एक बात जो मुझे खास तौर पर निवेदन करनी है वह है यह है कि हमारा यह देश धर्म प्रधान देश है और यहाँ पर मंदिरों तथा देवालयों की बहुत बड़ी संख्या है और इस देश में तीर्थ यात्रा करने वालों की भी संख्या लाखों और करोड़ों में है जो कि बारहों महीने तीसों दिन और चौबीसों घंटे इस देश के धार्मिक और तीर्थ स्थलों की यात्रा करते रहते हैं। आप देखेंगे कि जो बड़े बड़े, तीर्थ स्थान हैं वे मेन लाइन पर हैं जैसे मथुरा काशी, हरिद्वार, प्रयाग आदि परन्तु एक वृन्दावन धाम ऐसा स्थान है जो कि मेन लाइन पर नहीं है। मथुरा से वृन्दावन तक छोटी ब्रांच लाइन जाती है लेकिन वह दिन में केवल दो मर्तबा सुबह और सायंकाल आती जाती है और जिसके कि कारण लाखों की संख्या में आने जाने वाले यात्रियों को काफी परेशानी और दिक्कतें उठानी पड़ती हैं। मेरा मन्त्री महोदय से निवेदन है कि वृन्दावन रोड जिसको कि छटीकरा भी कहा जाता था वहाँ पर गाड़ी आजकल ठहरती है और वहाँ से वृन्दावन धाम साढ़े तीन मील रहता है इससे यात्रियों को असुविधाका सामना करना पड़ता है। इसलिए वृन्दावन को मथुरा की मेन लाइन से जोड़ दिया जाय और यह छोटी लाइन बन्द कर दी जाय यदि ऐसी व्यवस्था कर दी जायेगी तो यात्रियों को आने जाने में भी सुविधा होगी। रेलवे मन्त्रालय का जो १०, २० लाख रुपया इस लाइन को बढ़ाने में या घटाने में लग जायेगा उससे एक या दो साल के अन्दर रेलवेज को यात्रियों से रेल भाड़ा द्वारा आमदनी भी हो जायेगी। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि मन्त्रालय वृन्दावन को मेन लाइन से कनेक्ट कर दे और

ऐसा होने से वृन्दावन वासियों को या जो बंगाल से आने जाने वाले, बिहार से आने जाने वाले और मद्रास और गुजरात से आने जाने वाले तीर्थ यात्री हैं उनको आज जो असुविधा होती है वह असुविधा उनकी दूर हो जायेगी ।

इस तरह से मेरा मंत्रालय से यह निवेदन है कि इन दो, चार चीजों के बारे में जैसे कि अष्टाचार में वृद्धि और बिना टिकट रेलवेज में सफर करने तथा जंजीर खींच कर गाड़ी ठहराने की बात है उसके लिये कड़े से कड़े नियम बनाये जायें । तभी इसमें सुधार होगा ।

एक बात और है कि जो हमारी माल-गाड़ियों में कोयला लद कर जाता है वह जिन स्थानों पर पहुंचना चाहिए उससे पहले ही उतार लिया जाता है और उतार करके वह न मालूम कहां गायब कर दिया जाता है । इसकी बहुत शिकायत है और मेरा रेलवे मन्त्रालय से निवेदन है कि यह चीजें जिन स्थानों पर पहुंचनी चाहियें वहां न पहुंचना अच्छा नहीं है । मन्त्रालय का इस और भी ध्यान होना चाहिये, जिससे भविष्य में ऐसी दुर्घटना न हो सके । मैंने यह देखा है कि हमारी बड़ी बड़ी एक्सप्रेस और मेल रेलगाड़ियां हैं जैसे दिल्ली से कलकत्ता तक जाने वाली थोड़े थोड़े अन्तर से छूटती हैं । इसी तरीके से दिल्ली से बम्बई जाने वाली रेलगाड़ियां भी थोड़े थोड़े अन्तर से ६, ६ गाड़ियां छूट जाती हैं जिससे सर्वसाधारण को बड़ी दिक्कत होती है । कुछ लोगों का कहना है कि रात में सफर करना ठीक रहता है रात भर में सफर करके सुबह अपनी मंजिल पर पहुंच जाना ठीक रहता है और इसमें उनको बड़ा आराम मिलता है । परन्तु हमारे देश में ऐसे भी लोग हैं जो कि दिन में सफर करना चाहते हैं और इस कारण उनको इसमें बड़ी दिक्कत होती है । दिल्ली से कलकत्ते के लिए डेढ़ घंटे के अन्तर से तीन गाड़ियां छूटती हैं और वे सब एक्सप्रेस हैं । लगातार थोड़े थोड़े अन्तर से गाड़ियों के छूटने में आम जनता को

बहुत दिक्कत होती है और मेरा तो सुझाव है कि यदि इस अन्तर को बढ़ा कर हर गाड़ी के बीच में घंटे या डेढ़ घण्टे का अन्तर कर दिया जाय तो जनता को भी सहूलियत होगी और रेलवे मन्त्रालय को भी इसमें हानि नहीं होगी । मेरा निवेदन है कि आयन्दा जो रेलवे टाइम-टेबल बने उसमें इन गाड़ियों के टाइमिंग्स का जरूर ध्यान रखा जाय और इनके बीच के अन्तर को बढ़ा कर डेढ़ घंटे के करीब कर दिया जाय । इससे आम जनता को ज्यादा से ज्यादा फायदा होगा ।

अन्त में मुझे फिर रेलवे मंत्री महोदय और उनके मन्त्रालय का धन्यवाद करना है और वह इसलिये कि उन्होंने वास्तव में इस विभाग के द्वारा अपने देश की आर्थिक दृष्टि से काफी उन्नति की । समूचे एशिया में यदि सबसे ज्यादा रेलवे लाइनों बिछाई गई हैं तो वह भारतवर्ष में ही बिछाई गई हैं । करीबन ३६००० मील लम्बी रेल लाइनें इस देश में बिछाई गई हैं जो कि भूमध्यरेखा से दूनी के लगभग हैं । सरकार को रेलवे से काफी आमदनी हुई है और उसी के साथ जनता को भी दी जाने वाली सुविधाओं में वृद्धि हुई है लेकिन मैं चाहूंगा कि आज भी जो खास कर थर्ड क्लास के मुसाफिरों को दिक्कत उठानी पड़ती है और अन्य असुविधाओं का सामना करना पड़ता है उनको दूर करने की ओर मन्त्रालय का ध्यान जायेगा । अगर मन्त्रालय ने इस और ध्यान दिया तो मेरा अपना विश्वास है कि यह मन्त्रालय देश में काफी ख्याति पा सकेगा । मैं आशा करता हूं कि आयन्दा वर्षों का जब रेलवे बजट बनेगा और सदन के समक्ष प्रस्तुत होगा तब उसमें ये दिक्कतें जिनकी ओर मैंने संकेत किया है, नहीं होंगी । बस मुझे इतना ही निवेदन करना है ।

पंडित ब्रज नारायण "ब्रजेश" (शिवपुरी) : "कृष्णम् वन्दे—जगद्गुरुम्" उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे विभाग के सम्बन्ध में मेरे बन्धुओं ने विस्तृत रूप में प्रकाश डाल

[पंडित ब्रज नारायण "ब्रजेश"]

दिया है। देश को जो असुविधाएं अथवा कष्ट अभी विद्यमान हैं उनके सम्बन्ध में भी रेलवे मन्त्रालय का ध्यान आकृष्ट किया है। इस में कोई सन्देह नहीं कि देश में अनेकों कठिनाइयों और संकटों के होते हुए भी हमारा रेलवे विभाग उत्तरोत्तर वृद्धि कर रहा है और जनता की सुख सुविधा की तरफ भी उसका ध्यान है। समूचे देश का वायु मण्डल बिगड़ा और हमारे हाथ में स्वतन्त्रता आने के पश्चात् जैसे ही आसन हमने सम्हाला वैसे ही दायित्व का बवण्डर भी हमारे सिर पर आ गया उसके कारण उसको सम्हालते सम्हालते भी समय बहुत लग ही जाता है अतएव जितना भी काम अभी तक किया है आज भी रेलवे विभाग ने उन्नति की है उसके लिए मैं उसको बधाई दिये बिना नहीं रह सकता।

इसी के साथ साथ जो मेरे बन्धुओं ने ध्यान मन्त्रालय का आकर्षित किया है उस तरफ उनका ध्यान जायेगा, ऐसा मैं विश्वास करता हूँ। साधारण बात में यह समझता हूँ कि रेलवे विभाग में जो वीच में भी एक्सीडेंट्स होते रहे, इन दिनों जो दुर्व्यवस्था दिखलाई पड़ती है उसका कारण यह है कि नीचे के कर्मचारियों में और ऊपर के कर्मचारियों में सहयोग की भावना की न्यूनता है। जिस प्रकार का सहयोग होना चाहिए वैसा नहीं होता है और प्रायः नीचे के कर्मचारियों को जैसा न्याय मिलना चाहिए वैसा न्याय उन्हें प्राप्त नहीं होता है क्योंकि कुछ देश की स्थिति ऐसी बन गई है कि बड़े बड़े अपने गुट बना रहे हैं और छोटे छोटे ने अपने गुट बना लिये हैं। यह जो छोटे का गुट है वह यूनियन कहलाता है और यूनियन का सम्बन्ध साम्यवाद से हो गया है और बड़ों बड़ों का जो गुट है उसका सम्बन्ध पूंजीवाद और पूंजीपतियों की तरफ चला गया है। ऐसी यह दो जातियां हिन्दुस्तान में हो गई हैं। अगर कम्युनिटी यहां कोई है तो दो हैं एक गरीब कम्युनिटी है और एक मालदार कम्युनिटी है। इसी प्रकार से जो

हाइएर बड़े बड़े कर्मचारी हैं उन बड़े कर्मचारियों की एक जाति है और जो नीचे काम करने वाले लोग हैं उनकी एक अलग जाति है। उनका काम है रोना और उनका काम है लीपापोती करना। ऐसी दो जातियां इस देश में चलती हैं। अब उपाध्यक्ष महोदय, यदि कहीं छोटे कर्मचारी से कोई गलती हो जाय तब तो आकाश टूट पड़ता है और बड़े कर्मचारी से यदि कोई गलती हो जाय तो फिर घुस घुस चलती है कि उसको कैसे बचायेंगे और येनकेन प्रकारेण प्रयत्न करके बड़े कर्मचारी बच जाते हैं। बड़ा अपराध करके भी बड़े कर्मचारी बच जाते हैं लेकिन छोटे कर्मचारी छोटा सा अपराध करने पर भी जहन्नम में चले जाते हैं। ऐसी स्थिति चलती है। मेरे सामने एक उदाहरण आया। मेरे ब्याल से इसकी बाबत डिप्टी मिनिस्टर साहब के पास भी सूचना भेजी गई और मैं स्वयं भी मन्त्री महोदय के सामने उस केस को ले गया था और चिट्ठी पत्री भी उसके बारे में की गई। केस साधारण ही था और वह यह कि रेलवे विभाग वाले दाल और ग्राम को एक साथ लिखते थे और चूंकि यह दाल एण्ड ग्राम एक साथ लिखा जाता था तो यह उनकी मरजी पर था कि उसमें चाहे दाल भर दें या चना भर दें। दाल और चना जो मरजी आई भर दिया। दोनों चलते थे। एक कर्मचारी ने उसमें "दाल ग्राम" लिख दिया, न मालूम उसमें चना गया था या दाल गयी थी। इसी बात पर उसकी एक वर्ष के लिए उन्नति रोक दी गयी। उसने कहा कि सरकार यह तो पद्धति ही चली आ रही है, बहुत लोग ऐसे ही लिखते चले आ रहे हैं। इंस्पेक्टर महोदय ने लिखा पढ़ी की और ऊंचे अफसरों ने स्वीकार कर लिया कि ऐसा नहीं लिखा जाना चाहिए और आर्डर हो गया कि ऐसा नहीं लिखा जाना चाहिये। लेकिन जिस दिन से यह परिपत्र निकला उसके बाद से तो नहीं लिखा जाना चाहिए लेकिन जिसने इसके पहले यह लिखा था उसको क्यों मारा जा रहा है। वह इस अपराध से बचा तो दूसरा

अपराध लगा दिया, दूसरे से बचा तो तीसरा लगा दिया। उसने प्रोटेस्ट के तौर पर त्याग पत्र दे दिया। उसने कहा कि आठ महीने हो गए कोई निर्णय ही नहीं हो रहा है। उत्तर मिला कि वह कागजात जिनसे यह सिद्ध हो सकता था कि उसने गलती की है अथवा नहीं की है वे डेस्ट्रॉय हो गए। तो मैंने स्वयं जाकर उन कागजात को गिरफ्तार किया। डेर के डेर कागज थे। जैसा सरकार का अन्धेर वैसा ही कागजात का डेर। उस डेर में से उन कागजात को निकालकर जो अधिकारी थे उन को वह कागजात देकर उनके दस्तख्त लिए ताकि उस गरीब को न्याय मिल सके। वह दो ढाई साल से परेशान है, अब तक उसका फंसला नहीं हुआ, न उसको नौकरी पर लिया जाता है न उसको बतन मिलता है। बार बार लिखा गया लेकिन अधिकारी सोचते हैं कि यह एक गरीब आदमी है, हमारा चालीस करोड़ का देश है और इतना लम्बा चौड़ा रेलवे का विभाग है, अनेक विघ्न बाधाएं हैं। बेचारा रोकर बैठ जाएगा। तो जब इस प्रकार न्याय नहीं मिलता तो लोगों को कष्ट होता है। इसका परिणाम यह होता है कि नीचे काम करने वाले कर्मचारियों में नैराश्य की भावना पैदा होती है और उस भावना के कारण उनमें उच्च पदाधिकारियों के प्रति ईर्ष्या की भावना पैदा होती है और वह उच्च अधिकारियों के साथ सहयोग नहीं करते और देश को नुकसान होता है और लोगों को कष्ट उठाना पड़ता है। तो मैं समझता हूँ कि उच्च पदाधिकारियों का यह कर्तव्य है कि वे इस प्रकार की विषमता की भावना पैदा न होने दें। इसके लिए उनको छोटे कर्मचारियों के प्रति विशेष ध्यान देना चाहिए।

रेलवे विभाग में ८ हजार के करीब कर्मचारी पासों के कारण कष्ट पा रहे हैं। मालूम होता है कि सीनियारिटी जूनियारिटी के मामले में लोगों की शकलें देखी जाती हैं। मालूम नहीं कि गोरा और काला देखा जाता

है। लेकिन होता यह है कि जिनको सैकिड क्लास मिलना चाहिए उनको थर्ड क्लास मिल रहा है और जिनको फर्स्ट क्लास मिलना चाहिए उनको सैकिड क्लास मिलता है। और किसी किसी को दिया ही नहीं जाता। मर्जी के अनुसार सीनियारिटी जूनियारिटी हो गयी है। इसके कारण कर्मचारियों में बड़ा असंतोष है।

एक बात अभी तक मेरी समझ में नहीं आयी। अब जब कि देश में प्रजातन्त्र हो गया है फिर भी क्यों बोगियां अफसरों के लिए लगायी जाती हैं। अंग्रेज बोगी अपने लिए लगाता था उसको तो हम समझ सकते थे। लेकिन अब रेलवे के अफसर और मिनिस्टर बोगियां लगाते हैं इसको जनता नहीं समझ पाती। जब वे इन में बैठ कर बड़ी बड़ी यात्राएं करते हैं तो लोगों में बड़ी ईर्ष्या पैदा होती है। लोग कहते सुने जाते हैं कि हम तो भीड़ में चल रहे हैं लेकिन मिनिस्टर साहब के लिए बोगी लगायी जाती है जैसे रेलगाड़ी इनके दादा की हो। तो इस प्रकार से लोगों में घृणा की भावना पैदा होती है। तो यह उचित नहीं है कि हम जनत में इस प्रकार की ईर्ष्या की भावना पैदा करें। और इस प्रकार वायुमंडल को दूषित करने के हम कारण बन जाएं। इसलिए बोगियों का लगाना बन्द कर दिया जाना चाहिए। हां अगर कहीं जंगल में काम हो रहा है और लेबर के लिए किसी प्रकार का ठहरने का स्थान नहीं है और अधिकारी को जाकर वह काम देखना है तो उस वक्त बोगी लगाना उचित हो सकता है। लेकिन आनन्द के लिए या अपनी पत्नी को घुमाने के लिए या विवाह शादी में जाने के लिए अगर बोगी लगायी जाए तो यह न्याय संगत नहीं है और यह हमारे गरीब देश के साथ खिलवाड़ हो जाती है और इससे यह प्रकट नहीं होता कि हमारे मन में देश के प्रति प्रेम पैदा हो गया है। इसलिए इस पद्धति को बन्द करने देना ठीक नहीं है। इसको बन्द कर देना चाहिए

[पंडित ब्रज नारायण "ब्रजेश"]

इसी के साथ साथ रेलवे पासेज से सम्बन्ध में भी ठीक व्यवस्था की जानी चाहिए।

इसके अतिरिक्त मैं यह कहना चाहता हूँ कि दिल्ली तक में जो कि देश की राजधानी है रेलवे के कर्मचारियों के रहने के लिए जितने क्वार्टर होने चाहिए नहीं हैं। अगर इस कारण राजधानी में असंतोष हो तो वह देश भर में छूत की बीमारी की तरह फैल जाएगा। जब कभी भी हमें स्टेशन पर कोई साधारण कर्मचारी मिल जाता है तो वह कहता है कि हमारी तरफ भी ध्यान दीजिए उच्च अधिकारियों से ही हाथ न मिलाइए। वह कहते हैं कि हमारे ठहरने के लिए स्थान तक नहीं है। तो दिल्ली में और दूसरे स्थानों पर भी रेलवे के कर्मचारियों के ठहरने की व्यवस्था की जानी चाहिए।

तीसरे दर्जे के मुसाफिरों की असुविधाओं की ओर बहुत लोगों ने ध्यान आकर्षित किया है। मैंने पहले भी इस ओर ध्यान दिलाया है लेकिन अभी भी उनके लिए सोने की व्यवस्था नहीं हो सकी है। लेकिन मैं इतना निवेदन करना चाहता हूँ कि चाहे सोने की व्यवस्था हो सके या न हो सके, कम से कम बैठने की व्यवस्था तो अवश्य होनी चाहिए। इसका हमें शीघ्र यत्न करना चाहिए। चाहे आप और किसी चीज की व्यवस्था न कर सकें। चाहे हमको प्लेटफार्म पर वर्षा में भीगना पड़े या सरदी में कष्ट सहना पड़े परन्तु बैठने की व्यवस्था तो होनी ही चाहिए। यह न हो कि जब हम टिकट लेकर रेल में सवार हों तो हमको जगजीवन राम जी याद आएँ पर सीट कहीं न दिखायी दे। तो इसकी व्यवस्था करना अत्यन्त आवश्यक है।

इसी के साथ साथ मैं अपने यहां की रेल के बारे में भी निवेदन करना चाहता हूँ। हमारे यहां भिड से ग्वालियर तक और

ग्वालियर से शिवपुरी तक जो गाड़ी चलती है उसका नाम ग्वालियर लाइट रेलवे है। ऐसी व्यवस्था किसी गाड़ी में हिन्दुस्तान में नहीं है जैसी कि इसमें है कि बिना टिकट बैठने को मिल जाता है। मैं पहले भी इसके सम्बन्ध में निवेदन कर चुका हूँ। वहां यह होता है कि टी०टी०ई० कुछ पैसे लेकर लोगों को बिठा लेते हैं और जो पैसा इस तरह आता है उसको स्टेशन मास्टर और गार्ड के साथ बांट लेते हैं। तो इस प्रकार देश को बड़ा नुकसान होता है। इस ओर ध्यान देना चाहिए।

संसार में यह सिद्धान्त है कि मनुष्य को बुद्धिमान बनाने के लिए प्रथम उसे पठन करना चाहिए, उसके पश्चात् मनन करना चाहिए और उसके पश्चात् भ्रमण करना चाहिए, तब कहीं वह आदमी सृजन करने के योग्य हो सकता है। पर इस देश में न तो पर्याप्त पठन का प्रबन्ध है, फिर मनन कहां से हो सकता है। और भ्रमण के लिए जब हम गाड़ी में जाना चाहते हैं तो यात्रा की अच्छी व्यवस्था नहीं है। हमें जनता को भ्रमण के लिए अधिक से अधिक प्रोत्साहन देना चाहिए। इससे दो लाभ हैं। एक तो इससे रेलवे विभाग को आमदनी होती है और दूसरे जनता देश का भ्रमण करके देश का ज्ञान प्राप्त करती है। जब लोग यात्रा करेंगे तो देखेंगे कि किस प्रकार हमारे देश के लोग आनन्द से रहते हैं, कैसे चलते हैं, कैसे फिरते हैं, और उनको ज्ञान होगा कि हमारा देश कैसा है और वह चाहेंगे कि हमारा देश और आगे बढ़े। केवल "सुजलां सुफलां मलयज शीतला" गाने से ही देश प्रेम पैदा नहीं हो जाएगा जब तक कि किसी ने देश को देखा न हो। रेलवे विभाग ही ऐसा उपयुक्त विभाग है जिससे राष्ट्र को सम्पत्ति भी मिल सकती है और राष्ट्र को बुद्धिमत्ता भी मिल सकती है। इसलिए यात्रियों की सुविधाओं की ओर इस विभाग

को अधिक से अधिक ध्यान देना चाहिए। मैं केवल इतना ही निवेदन करना चाहता हूँ और अधिक समय नहीं लेना चाहता क्योंकि उपाध्यक्ष महोदय ने कह दिया है कि गाड़ियाँ चाहे टाइम से न पहुँचे लेकिन सदस्यों को टाइम का ध्यान रखना चाहिए। इसलिए मैं बिफोर टाइम भी नहीं पहुँचना चाहता।

उपाध्यक्ष महोदय : मगर इससे यह मतलब न लगाएं कि अगर माननीय सदस्य बिफोर टाइम पहुँचेंगे तो गाड़ी भी बिफोर टाइम पहुँचेगी।

पंडित ब्रज नारायण "ब्रजेश" : गाड़ियाँ तो बिफोर टाइम पहुँचती नहीं भले ही लेट हो जाएं। इसलिए मेरा नम्र निवेदन है कि अब तक जो काम किया गया है वह सराहनीय है। लेकिन अभी इसकी तरफ और भी विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हुआ अपना स्थान ग्रहण करता हूँ।

श्रीमती कृष्णा मेहता (जम्मू तथा काश्मीर) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट से यह जानकर कि इतना कार्य हुआ है, बहुत प्रसन्नता हुई। भारतीय रेलवे आत्मनिर्भर के लक्ष्य की ओर आगे बढ़ रहा है। छोटी बड़ी लाइनों के इंजिनों, उनके पुरजे, सवारी के डिब्बे और रेलों में काम आने वाली दूसरी सामग्री अधिक मात्रा में देश में बनने लग पड़ी है। यही नहीं भारतीय रेलवे इंजिनों के निर्यात करने की स्थिति में भी शीघ्र हो जाएगी। जहां तक दूसरी पंचवर्षीय योजना को कार्यान्वित करने का सम्बन्ध है उसमें भी भारतीय रेलवे ने अच्छी प्रगति की है। मुझे गत महीनों में मद्रास के पेरम्बूर के सवारी डिब्बे बनाने के कारखाने को देखने का मौका मिला था। मुझे यह देख कर प्रसन्नता हुई कि न केवल इस कारखाने ने जो उत्पादन लक्ष्य रखा गया था उसको पूरा कर लिया है बल्कि उससे भी आगे बढ़ गया है। इसके लिए मैं रेलवे मंत्रालय को बधाई देती हूँ।

जहां तक नई लाइनों के निर्माण का कार्य है वह भी गत वर्ष में अब तक १४२ मील लम्बी नई लाइनें यातायात के लिए खोली गयी हैं, ६३० मील लम्बी नई लाइनें बनाने का और ७०० मील में दोहरी लाइन बिछाने का काम प्रगति पर है। इसमें शंका नहीं कि यह सब काम संतोषजनक रीति से हो रहा है, परन्तु मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान गत दो वर्षों की तरह आज तक रेलवे बजट सदन में वाद-विवाद चल रहा है जम्मू और काश्मीर की जनता की मांग की तरफ दिलाना चाहती हूँ। लगभग दो वर्ष से जम्मू और काश्मीर की जनता को आश्वासन दिलाया जा रहा है। परन्तु परिणाम नहीं के बराबर दिखायी देता है। माधोपुर कठुआ तक रेलवे लाइन बिछाने की स्वीकृति दी गई थी। मैं तो उसे न के बराबर समझती हूँ। इस पांच छः मील लम्बी लाइन के लिए दो बरस तक की आशा दिलाई गई थी, लेकिन अभी तक उस के बारे में कुछ नहीं किया गया है। जब पांच छः मील की यह दशा है, तो जम्मू की आशा हम कब तक रख सकते हैं? मेरी समझ में नहीं आता कि हम क्या करें। रेलवे बोर्ड के प्रतिवेदन से मालूम होता है कि कुछ लाइनों के लिए उन्होंने स्वीकृति दे दी है, परन्तु अभी तक काम शुरू नहीं हुआ। मुझे भय है कि कहीं माधोपुर और कठुआ-जम्मू लाइन पर यही हाल न हो। जब पांच छः मील के लिए इतना वक्त लगा है, तो आगे का हम क्या विचार कर सकते हैं और इन को क्या कह सकते हैं? जब आज हमारी द्वितीय पंचवर्षीय योजना का अन्तिम वर्ष है, जब कि सारे देश में उद्योग बंधे बढ़ रहे हैं और द्वितीय पंचवर्षीय योजना की सफलता की सुनहरी झलकें हमारे सामने आ रही हैं, परन्तु देश के भाग में, जो कि कठिनाइयों से जकड़ा हुआ है तथा परेशानियों में है, बिना रेल के औद्योगिक क्रान्ति कैसे हो सकती है।

जंगलगली और कालाकोट में खानों में साखों टन कोयला है और प्राकड़ों से मालूम-

[श्रीमती कृष्णा मेहता]

पड़ता है कि अगर उत्तरी रेलवे उसको अपनी रेलों के लिए ले तो और जगहों से वह उस को सस्ता पड़ेगा। जम्मू-काश्मीर में बहुत से जंगल हैं। वहां पर स्लीपर्स बहुत संख्या में पाए जाते हैं, लेकिन यातायात की कमी के कारण वे भी बहुत नहीं भेज सकते। मैं रेलवे मंत्रालय का धन्यवाद करती हूँ कि उन्होंने थोड़े बहुत लेने का प्रबन्ध किया है। काश्मीर में विलो नामक लकड़ी पाई जाती है, जो कि खेलों का सामान बनाने के लिये बहुत अच्छी है, लेकिन हमारे देश की हालत यह है कि देश में ही कई अमूल्य चीजें होते हुए भी यातायात की कठिनाई से हम उन को काम में नहीं ला सकते हैं। वह लकड़ी बड़ी मूल्यवान है, लेकिन हम उस को बाहर से मंगवाते हैं, चाहे उस के लिए कितना ही खर्चा करना पड़े और विदेशी मुद्रा कितनी ही बरबाद हो।

अगर हम रक्षा की दृष्टि से देखें, तो भी हमें सब से पहले जम्मू-काश्मीर में रेलवे लाईन बनानी चाहिए। लगभग ग्यारह वर्षों से जम्मू-काश्मीर रियासत में बहुत कठिनाइयां आई हैं। यह तो सदन अच्छी तरह जानता है कि कहीं पाकिस्तान की तरफ से और कहीं चीन की तरफ से कितनी बड़ी कठिनाइयां पैदा की गई हैं। लेकिन इस का यह मतलब नहीं है कि जम्मू-काश्मीर की जनता कुछ घबराई हुई है। नहीं, वह हर तरह से अपने देश के लिए कुर्बानी करने के लिए तैयार है। उस को भरोसा है कि इस देश की चालीस करोड़ जनता उस के पीछे है। लेकिन जो बात उन के हाथ में है, वे कर सकते हैं, लेकिन जो बात मंत्री महोदय के हाथ में है, वह उन्होंने ही करनी है। उन से मेरी बार बार यह प्रार्थना है कि वह इस तरफ जरूर ध्यान दें और रेलवे लाइन के लिए जो कुछ हो सके, वह करें।

श्री वी० चं० शर्मा (गुरदासपुर) : यह मंत्री महोदय कुछ नहीं करेंगे।

श्रीमती कृष्णा मेहता : मैं मंत्री महोदय को यह भी विश्वास दिलाती हूँ कि जम्मू-काश्मीर में रेलवे लाइन बनाने से सरकार को ज्यादा खर्च नहीं पड़ेगा, क्योंकि हम देखते हैं कि वहां पर दिन-प्रति-दिन यात्रियों की संख्या बढ़ रही है। इस वर्ष लगभग एक लाख के करीब यात्री काश्मीर गए और इतने ही लोग जम्मू में वैश्वदेवी की यात्रा करने के लिए गए। अगर हम इस दृष्टि से देखें, तो किसी भी तरह वहां सरकार को कमी नहीं पड़ेगी। हर साल बजट पेश होता है और मैं आप के आगे इस बात को रखती हूँ कि जम्मू-काश्मीर में जैसे भी हो रेलवे लाइन बिछाई जानी चाहिए। १९४७ से पहले वहां रेल थी। सियालकोट से जम्मू तक रेल जाती थी। उसके बाद आज तक कुछ नहीं हुआ आप जानते हैं कि इस से कितनी कठिनाइयां होती हैं, कितनी चीजें हैं, जो हम यहां भेज सकते हैं। वह पहाड़ी इलाका है, लेकिन रेल न होने की वजह से हमारा बहुत बड़ा नुक्सान हो रहा है और उस के लिए जनता बड़ी परेशान है। मैं बड़ी नम्रता से यह निवेदन करना चाहती हूँ और वहां की जनता के शब्द मंत्री महोदय तक पहुंचाना चाहती हूँ और आशा करती हूँ कि इस के लिए सदन मेरा साथ देगा और जरूर उनकी अभिलाषा पूरी करेगा।

श्री वी० चं० शर्मा : सदन तो साथ है, मंत्री महोदय तो साथ हों।

श्रीमती कृष्णा मेहता : मुझे आशा है कि मंत्री महोदय जरूर इस तरफ ध्यान देंगे। लेकिन मैं नहीं जानती कि इस सम्बन्ध में क्या कठिनाइयां हैं। यह तो वह जानें। अगर वह करना चाहें, तो बहुत जल्दी कर सकते हैं। यह मैं मानती हूँ कि जो वहां पुल बनाना है, उस के लिए उन के आगे मुश्किलता है, लेकिन जब इतने बड़े बड़े पुल बन गए, तो मैं समझती हूँ कि वहां कठिनाई नहीं होगी। अगर

रेलवे मंत्री जी श्रीर रेलवे बोर्ड चाहें, तो वह जरूर यह आशा पूरी कर सकते हैं। मुझे आशा है कि इस वर्ष इस काम को कुछ न कुछ चालू कर दिया जायेगा, ताकि उन लोगों को धीरज हो।

कुछ स्थानों पर पांच सौ मील का सफ़र करने वालों के लिए यह व्यवस्था की गई है कि थोड़े पैसे दे कर उन के लिए सोने का इन्तज़ाम किया जाय। मैं काश्मीर के उन यात्रियों की तरफ़ ध्यान दिलाना चाहती हूँ कि जो २७० मील बस पर सफ़र करके पठानकोट पहुंचते हैं और जिनको ३०१ मील आगे दिल्ली तक सफ़र करना पड़ता है। यह पहाड़ी सफ़र है और बेचारे तीसरे दर्जे के मुसाफ़िर बड़े थके हुए होते हैं। गर्मियों में इतनी भीड़ होती है कि बैठने के लिए जगह नहीं मिलती है। जहां तक मुझे मालूम है, अभी चार गाड़ियों में सोने का इन्तज़ाम किया गया है। अगर उस में सफलता हुई, तो इस योजना को आगे बढ़ाया जायेगा। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगी कि वह काश्मीर से आने वाले यात्रियों के लिए भी यह व्यवस्था करें। पांच सौ मील उन के लिए हो जाते हैं, चाहे २७० मील का सफ़र उन को बस में करना पड़ता है।

मैं माननीय मंत्री जी का धन्यवाद करती हूँ कि उन्होंने पहलगाम में कुछ भ्रवकाश-गृह बनाने की कृपा की है। मैं पठानकोट के लिए एक और सुझाव देना चाहती हूँ। आप जानते हैं कि ग्रीष्मकाल में तीन तीन सौ, चार चार सौ विद्यार्थियों का दल आता है और यह हाल है कि जब वे लोग गाड़ी से उतरते हैं, तो उन के लिए ठहरने की कहीं जगह नहीं होती है। कई बार बारिश के कारण रास्ता टूट जाता है और एक आध दिन उनको ठहरना पड़ता है। परन्तु जो कलकत्ते और बम्बई से आते हैं, जगह न होने के कारण उन को वैसे ही लौट जाना पड़ता है। अगर हो सके तो

एक बड़ा सा कमरा ऐसा बनाया जाये, जिस में चार पांच सौ विद्यार्थी ठहर सकें।

मैं मंत्री महोदय को इस लिए भी धन्यवाद देती हूँ कि उन्होंने खादी की तरफ़ बहुत ध्यान दिया है। मुझे घांकड़ों से मालूम पड़ा कि पिछले साल लगभग ५५ लाख रुपए की खादी रेलवे मंत्रालय ने खरीदी थी और इस वर्ष ७८ लाख रुपए का उन्होंने आर्डर दिया है। ग्रामोद्योग कमीशन को। मैं जम्मू में खादी का थोड़ा बहुत काम करती हूँ। मैं जानती हूँ कि इस की बिक्री के लिए कितनी कठिनाइयां पड़ती हैं, लेकिन यह पैसा उन लोगों को मिलता है, जो बड़ी मुश्किल से आठ दस आने कमाने की तलाश में रहते हैं। मंत्री महोदय ने उनके लिए यह बड़ा काम किया है और इस के लिए मैं उन को धन्यवाद देती हूँ। गांधी जी ने कहा है कि अगर कोई एक गज खादी खरीदता है, तो वह गरीब को एक वक्त का भोजन देता है। इसका मतलब यह है कि रेलवे मंत्रालय ने इतनी खादी खरीद कर इतने लाखों आदमियों को भोजन दिया है। मैं आशा करती हूँ कि जैसे रेलवे मंत्रालय ने खादी का यह आर्डर दिया है, वैसे ही और भी मंत्रालय खादी का ध्यान रखते हुए उसके लिए कोशिश करेंगे।

सुरक्षा की तरफ़ मंत्रालय ने बहुत ध्यान दिया है यह मैं ने पढ़ा है। उस में लिखा हुआ था कि जनता का सहयोग हम चाहते हैं। मैं मानती हूँ कि जनता सहयोग देगी, परन्तु इस में भी बहुत कठिनाइयां हैं। पिछले दिनों की बात है कि मैं दिल्ली से कहीं जा रही थी, तो नई दिल्ली स्टेशन पर जिस डिब्बे में मैं ने जाना था, वहां मैं ने बहुत भीड़ देखी। जब मैं उस तरफ़ गई, तो मैं ने देखा कि उस डिब्बे में एक आदमी बैठा हुआ था और वह बहुत घबराया हुआ था। जब मैं ने उस से पूछा, तो उस ने कहा कि "थोड़ी देर हुई, मैं ने अपना बक्स यहां रक्खा था और मैं बाहर प्लेटफ़ॉर्म पर गया था। इतने में मैं ने देखा कि कोई आदमी वहां पर आया

[श्रीमती कृष्णा मेहता]

और उसमें बिजली बुझा कर कुछ करना शुरू किया। मुझे कुछ शंका हुई और जब मैंने वहाँ जा कर देखा, तो मैं देखता हूँ कि वह ताला तोड़ रहा था।" तो ताला तोड़ने के बाद इतने में भीड़ आई और पुलिस उसको ले गई। लेकिन उस के बाद ही पुलिस का एक घादमी भाया और उसको—जहाँ तक मुझे याद है, वह प्रोफेसर था किसी कालेज का—मजबूर करन लगा कि तुम चलो और याने में यह रिपोर्ट करो। उस बेचारे की दूसरे दिन हाजिरी थी। अगर वह रिपोर्ट देता, तो उसकी गाड़ी छूट जाती। ऐसे इन्त पर जनता और मुसाफिर कैसे सहयोग दे सकते हैं? इसके लिए कुछ ऐसी प्रणाली सोचनी चाहिए जिस से कि जनता का सहयोग आपको प्राप्त हो सके और जनता को भी आसानी हो।

ये बातें थी जोकि मैं आपके सामने रखना चाहती थी। अन्त में मैं आपको बन्धुवाद देना चाहती हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया ताकि मैं जम्मू और काश्मीर की जनता की बात को सामने रख सकती।

श्री राधामोहन सिंह (बलिया) :
उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया है।

उपाध्यक्ष महोदय : तब आप इसी से खत्म कीजिये। कल आप अपनी स्पीच जारी रखें।

The House will continue this discussion tomorrow till 2.30, when the hon. Minister would reply, which is likely to take about an hour and a half.

The House stands adjourned for half an hour in order that hon. Members may refresh themselves for the reception of the Budget.

16.31 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till seventeen of the Clock.

The Lok Sabha re-assembled at seventeen of the Clock.

[Mr. SPEAKER in the Chair]

GENERAL BUDGET, 1960-61

Mr. Speaker: The hon. the Finance Minister.

The Minister of Finance (Shri Morarji Desai): Sir, I beg to present the statement of the estimated receipts and expenditure of the Government of India for the year 1960-61.

2. The usual Economic Survey reviewing the major developments in the economy during the current year and indicating broadly the outlook for the coming year has been circulated along with the budget papers. I propose here to dwell only on such aspects of the economic situation as have a direct bearing on the budget for the coming year.

3. Agricultural production recorded a large increase in 1958-59 and there has been a marked recovery in industrial production in recent months. Despite these encouraging trends in production, both wholesale prices and the cost of living have shown a significant rise. The foreign exchange reserves held by the Reserve Bank have maintained a measure of stability during the year. There has been some improvement in export earnings and some reduction in imports, but the major factor in the stability of our foreign exchange position has been the larger availability of external assistance. The trends in money supply and credit indicate that the expansionary impulse in the economy has been fairly strong. The stock markets