

[Shri Dassappa]

ty-ninth Report of the Estimates Committee on the Ministry of Commerce and Industry—Small Scale Industries—Part II (The National Small Industries Corporation Limited, New Delhi).

Shri Braj Raj Singh (Firozabad): It is reversed in the Order Paper. Has it been reversed?

Mr. Speaker: Hon. Members will kindly see that they follow the order put down in the Order Paper so that hon. Members may be able to follow.

12.21 hrs.

PUBLIC ACCOUNTS COMMITTEE

FORTY-SECOND REPORT.

Shri C. R. Pattabhi Raman (Kumbakonam): I beg to present the Forty-second Report of the Public Accounts Committee on the Appropriation Accounts (Civil) 1959-60 and Audit Report, 1961.

12.21½ hrs.

JOINT COMMITTEE ON OFFICES OF PROFIT

FIFTH REPORT

Shri C. R. Pattabhi Raman (Kumbakonam): I beg to present the Fifth Report of the Joint Committee on offices of Profit.

12.22 hrs.

RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION—Contd.

Mr. Speaker: The House will now proceed with the General discussion on the Budget (Railways) for 1962-63. Shri Raghunath Singh was in possession of the House.

Shri Braj Raj Singh (Firozabad): How much time is there?

Mr. Speaker: Time taken is two hours and 55 minutes. Time left is

two hours and five minutes. How long does the Minister or do the Ministers propose to take?

The Deputy Minister of Railways (Shri Shahnawaz Khan): Thirtyfive, 40 minutes.

Mr. Speaker: It is now 12.20; Shall I call him at a quarter to two o'clock?

Shri Shahnawaz Khan: Yes.

Mr. Speaker: I will call him at a quarter to two.

श्री रघुनाथ सिंह (वाराणसी) : अध्यक्ष महोदय, कल हमारी बहन श्रीमती पार्वती-कृष्णन् ने एक सैद्धान्तिक प्रश्न उपस्थित किया और इस बात का आरोप लगाया कि सदर्न रेलवे ने एक सर्क्युलर इसू किया था जिसमें कहा गया था :—

"Railway employees should not participate in the election campaign . . ."

प्रागे चल कर उन्होंने कहा :

"I think that they should be given the right to participate in electioneering."

अध्यक्ष महोदय मैं आपके सामने यह चीज रखना चाहता हूँ कि लोकतंत्र में यह परम्परा है कि राज्य कर्मचारी चुनावों में भाग नहीं लेते। आप देखेंगे कि हाउस आफ कामन्स के लिए जब चुनाव होते हैं तो वहाँ भी एक परम्परा है जो इस प्रकार है :

They cannot be Members of either House of Parliament. They must not take part in political campaigns. They do not change when a Ministry goes out of office.

यह परम्परा केवल लोकतंत्रीय देशों में है। अगर सरकारी कर्मचारी इलेक्शन में भाग लेने लगे तो फिर पुलिस को भी इलेक्शन में भाग लेना चाहिए, फौज को भी लेना चाहिए।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (कलकत्ता दक्षिण पश्चिम) : पुलिस तो लेती है ।

श्री रघुनाथ सिंह : पुलिस नहीं लेती है । कम्युनिस्ट कंट्रीज में पुलिस और फौज ले सकती है लेकिन लोकतंत्रीय देशों में वे भाग नहीं ले सकती हैं । लोकतंत्रीय देशों में कोई भी सरकारी कर्मचारी चुनावों में भाग नहीं ले सकता है और न ही खड़ा हो सकता है । यह एक परम्परा है जिसका हम आदर करते हैं । लास्की ने जो कुछ इसके बारे में कहा है, उसका भी हवाला मैं देना चाहता हूँ । उन्होंने अपनी पुस्तक में एक जगह लिखा है :

“A recent case in which an official of the Ministry of Health was dismissed from service for an article criticising the policy of Sanctions in the Italo-Abyssinian War shows how rigorously the rule is applied.

यही नहीं कि सरकारी कर्मचारियों को इलैकशंस में भाग लेने से रोका गया है बल्कि राज्य कर्मचारियों को इतना भी अधिकार नहीं है कि वे सरकार की किसी नीति की समालोचना भी कर सकें । लेकिन हमारे यहाँ हिन्दुस्तान में जहाँ पर कि लोकतंत्र और स्वतंत्रता बहुत ज्यादा हो गई है, कोई भी राज्य कर्मचारी खड़ा हो जाता है और सरकार की आलोचना करने लग जाता है । जब वह सरकार की आलोचना करना शुरू कर देगा तो सरकार के आदेशों का वहपालन कैसे कर सकता है ? इसलिये जितने भी लोकतंत्रीय देश हैं उनमें यह परम्परा है कि कोई भी राज्य कर्मचारी किसी प्रकार भी चुनाव में भाग नहीं ले सकता । इसलिये अगर सदन रेलवे के जनरल मैनेजर ने ऐसी कोई आज्ञा जारी की तो वह सर्वथा लोकतंत्रीय परम्परा के अनुकूल थी । ऐसी ही आज्ञा मैं चाहता हूँ, गवर्नमेंट के हर एक डिपार्टमेंट को जारी करनी चाहिए थी ।

इतना कह चुकने के बाद अब मैं रेलवे टाइपिस्टों के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ । रेलवे में करीब सात आठ हजार टाइपिस्ट हैं । इनके तीन वर्ग हैं । एक वर्ग की सेवा आरम्भ होती है ११० से और जाती है १८० रुपये तक । दूसरे वर्ग की सेवा १३० रुपये से आरम्भ हो कर ३०० रुपये तक जाती है । तीसरे वर्ग की २१० से आरम्भ हो कर ३८० तक जाती है । इस प्रकार से रेलवे विभाग ने सात आठ हजार टाइपिस्टों को इन तीन श्रेणियों में बांटा है । जो टाइपिस्ट ११० से १८० रुपये के ग्रेड में है, उनकी संख्या करीब ६५ प्रतिशत या ७० प्रतिशत है । इनकी तरक्की का कोई जरिया नहीं है । १३०—३०० और २१०—३८० के स्केल जिन टाइपिस्टों के हैं उनकी संख्या ३० या ३५ प्रतिशत है । जो नीचे के स्केल के टाइपिस्ट हैं, उनकी उन्नति के बारे में रेलवे बोर्ड ने एक सर्व्यूलर जारी किया है कि अगर पन्द्रह टाइपिस्ट एक स्थान पर हों तो उन में से एक टाइपिस्ट को उन्नति दी जाएगी । आप समझ सकते हैं कि १५ टाइपिस्ट किसी एक स्थान पर होंगे नहीं, लिहाजा किसी टाइपिस्ट को कोई तरक्की नहीं मिल सकती । मैं चाहता हूँ कि इसके सम्बन्ध में कोई एक निश्चित रूपरेखा होनी चाहिए । जो यह कह दिया गया है कि किसी एक स्थान पर पन्द्रह टाइपिस्ट होंगे तो उनमें एक को तरक्की मिल जाएगी, यह भी ठीक नहीं है क्योंकि पन्द्रह टाइपिस्ट एक स्थान पर होंगे नहीं और न ही किसी को तरक्की मिल सकेगी । इसको भी बदलना चाहिए । यह जो रूल बनाया है कि पन्द्रह के ऊपर अगर किसी स्थान पर टाइपिस्ट होंगे तो एक को २१०—३८० का ग्रेड दिया जाएगा, इसको बदलने की जरूरत है ।

रेलवे में एक बाबू वर्ग है और उस वर्ग की तरक्की होती है । लेकिन बाबू और टाइपिस्ट में फर्क होता है । टाइपिस्ट एक टेक्नीकल हैंड है क्योंकि वह टाइप करना

[श्री रघुनाथ सिंह]

जानता है। जब आप और जगहों पर टेक्नीकल हैंड को.दस परसेंट ज्यादा तनख्वाह देते हैं तो कोई वजह नहीं है कि जो टेक्नीकल हैंड हैं और जो आपकी रेलवे में काम करते हैं, इनको भी आप दस परसेंट ज्यादा तनख्वाह न दें। इसके साथ ही साथ टाइपिस्ट लोगों का आपरेटिंग अलाउंस भी बराबर होना चाहिए। अंग्रेज जब यहां थे और जब उनका राज्य यहां था, उस समय टाइपिस्टों को इस प्रकार का अलाउंस दिया जाता था। मेरी रेलवे बोर्ड से और रेलवे मंत्री से प्रार्थना है कि टाइपिस्टों को आपरेटिंग अलाउंस भी दिया जाए क्योंकि उनकी टेक्नीकल क्वालिफिकेशन होती है। वे टाइप करते हैं और उनकी तरक्की का कोई साधन नहीं है—बन्स ए टाइपिस्ट आलवेज ए टाइपिस्ट। एक क्लर्क एक स्थान से दूसरे स्थान को जाता है और दूसरे स्थान से तीसरे स्थान को और चौथे स्थान को जाता है और इस तरह उसकी तरक्की हो जाती। लेकिन बेचारा टाइपिस्ट तो रात दिन टक टक टक टक किया करता है। सिवाय टाइप करने के उसके जीवन में और कोई विकास का साधन नहीं होता। लिहाजा में यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे विभाग

श्री अजरराज सिंह : टाइपिस्ट मिनिस्टर बन सकता है।

श्री रघुनाथ सिंह : तो आप टाइपिंग शुरू कीजिए आप मिनिस्टर हो जाएंगे।

श्री अजरराज सिंह : हम तो टाइपिस्ट बनने ही वाले हैं।

श्री रघुनाथ सिंह : टाइपिस्ट बन जाइए तो मिनिस्टर बन जाएंगे।

तो मेरा निवेदन है कि यह जो १५ टाइपिस्टों में से एक को तरक्की देने का नियम है इसका इस प्रकार भाष्य किया जाए

कि अगर एक जोन में १५ टाइपिस्ट हैं तो उनमें से एक को तरक्की दी जाएगी, यह भाष्य नहीं होना चाहिए कि अगर एक आफिस में १५ टाइपिस्ट होंगे तो उनमें से एक को तरक्की दी जाएगी। अगर एक जोन में १५ टाइपिस्ट हों और उनमें से एक को तरक्की दी जाए तो इन टाइपिस्टों को अपने जीवन में कुछ तरक्की प्राप्त हो सकेगी, नहीं तो—बन्स ए टाइपिस्ट आलवेज ए टाइपिस्ट—उनकी जिन्दगी केवल टाइप करते करते ही समाप्त हो जाएगी। इसलिए मेरा निवेदन है कि १३० से ३०० तक की ग्रेड के जो टाइपिस्ट हैं उनमें से ३० परसेंट को तरक्की दी जाए और जो २१० से ३५० तक के हैं उनमें से १० परसेंट को तरक्की दी जाए। इसी प्रकार इनकी समस्या हल हो सकती है।

टाइपिस्ट एसोसिएशन ने एक स्मृतिपत्र भेजा है रेलवे विभाग को लेकिन अभी तक उस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई है। रेलवे विभाग की स्थिति कुछ ऐसी है जैसी कि हम देखते हैं गाँव झंडी हिलाता है लेकिन झाड़वर सोता रहता है और गाड़ी को स्टार्ट नहीं करता, या झाड़वर सीटी देता है गाँव सोता रहता है और गाड़ी चलने में देर हो जाती है। इसी प्रकार रेलवे विभाग में अगर कोई स्मृतिपत्र भेजे तो उसका जवाब ही नहीं मिलता और कोई उस पर विचार नहीं करता। ये छोटी छोटी बातें हैं पर इन पर आपको अवश्य ध्यान देना चाहिए।

अब मैं थोड़ा सा अपने क्षेत्र के विषय में कहना चाहता हूँ। रेलवे विभाग किस प्रकार काम करता है इसका आपको इस बात से पता चलेगा कि हम लोग करीब दस बरस से कहते आ रहे हैं, बनारस की अन्तरिम जिला परिषद और म्युनिसिपैलिटी सब ने इस बारे में प्रस्ताव पास किये हैं कि

बनारस के सबर्ब में बाबतपुर और खालिसपुर के बीच में एक हाल्ट स्टेशन दिया जाए लेकिन अभी तक बाबतपुर और खालिसपुर के बीच में यह हाल्ट स्टेशन नहीं दिया गया। वहां डबल लाइन हो गई लेकिन अभी तक हाल्ट स्टेशन नहीं खुल सका जब कि बाबतपुर और खालिसपुर के बीच में हवाई अड्डा है और काफी लोग आते जाते हैं। हमने कई पत्र भी रेलवे विभाग को लिखे लेकिन उसकी नींद ही नहीं खुलती। तो मेरा यह निवेदन है कि आप इस तरफ ध्यान दें और बाबतपुर और खालिसपुर के बीच में एक हाल्ट स्टेशन खोला जाए।

फेखड़ी और लोहता के बीच में बनकट का एक हाल्ट स्टेशन खोला गया है। पहले कहा जाता था कि यहां पर आमदनी नहीं होगी वहां से अब तीन सौ आमदनी रोजाना आते जाते हैं लेकिन फिर भी वहां केवल एक गाड़ी खड़ी होती है। दो लोकल ट्रेन्स चलती हैं। लेकिन समझ में नहीं आता कि एक को वहां रोका जाता है, दूसरी को क्यों नहीं रोका जाता। जब वहां से आमदनी है तो दूसरी गाड़ी को भी वहां रोका जाना चाहिए।

हमारे क्षेत्र में रेलवे एक इंजिन का कारखाना खोल रही है मडुआडी में। उसके सम्बन्ध में बहुत सी जमीन ली जा रही है। उस जमीन के सम्बन्ध में मेरा यह कहना है कि रेलवे विभाग ने काफी जमीन ले ली है और अगर ज्यादा जमीन न ली जाए तो अच्छा है। इतनी ही जमीन से रेलवे काम चला सके तो उत्तम है। यह जमीन शहर के पास की जमीन है और एक एक खेत में चार चार सौ और पांच पांच सौ मन आलू तथा तीस से चालीस मन तक गेहूं पैदा होता है यह जमीन शहर के पास होने से बड़ी कीमती है और इसका कम्पेन्सेशन आप अपने हिसाब से मालगुजारी का बीस गुना ही देते हैं। उससे आमदनी होती है दो हजार रुपये साल की और उसका कम्पेन्सेशन आप देते हैं कहीं ६०० कहीं १२०० और कहीं

१३००। इसलिए मेरा निवेदन है कि इंजिन के कारखाने के लिए यदि आप बहुत ज्यादा जमीन न लें तो अच्छा है। बहुत सी जमीन आप ले चुके हैं। वह काफी होगी। अगर आपको वास्तव में आवश्यकता है तो थोड़ी जमीन और ले लीजिए बहुत ज्यादा जमीन लेकर उसको उपतादा छोड़ देने से क्या लाभ है।

दूसरी बात मैं एक्सीडेंट्स के बारे में कहना चाहता हूं जिसका जिक्र और माननीय सदस्यों ने भी किया है। रेलवे पर जाते समय भय मालूम होता है और सबसे ज्यादा भय तो यह मालूम होता है कि हम ठीक समय से पहुंचेंगे या नहीं। मान लीजिए कि आपको यहां से नागपुर जाना है तो इस बात का बड़ा अन्देश रहता है कि आपको नागपुर की रेल समय पर मिल सकेगी या नहीं। इसके लिए ऐसा प्रबन्ध होना चाहिए कि गाड़ियां ठीक समय से चलें। अगर गाड़ियां ठीक समय से नहीं चलती तो यात्रियों को भी तकलीफ होती है और भी बहुत से लोगों को परेशानी होती है। आपने इस रोग को दूर करने के लिए बहुत से उपाय किये लेकिन यह रोग अच्छा नहीं हो रहा है। तो मैं शाहनवाज खां साहब से कहूंगा यह जो तपेदिक की बीमारी है इसको आप इंजेक्शन देकर अच्छा करने का प्रयत्न करें। मैं समझता हूं कि जब तक आप सल्ट कदम नहीं उठायेंगे तब तक यह रोग अच्छा नहीं होगा। इस प्रश्न का जब भी आप उत्तर देते हैं तो आप ट्यूमन फैंक्टर की बात करते हैं। लेकिन यह ट्यूमन फैंक्टर तो जब से खुदा ने दुनिया कायम की है तब से है और कयामत तक रहेगा। तो इस ट्यूमन फैंक्टर से आप निकलें ताकि जनता की परेशानी कम हो। इस ट्यूमन फैंक्टर की भी एक सीमा होनी चाहिए। तो मेरा निवेदन है कि अगर आप इस ट्यूमन फैंक्टर में कुछ सुधार कर सकें तो अच्छा हो।

Shri Somani (Dausa): The vital role that our railways play in our national

[Shri Somani]

economy cannot be over-emphasised. We have had quite interesting details in the White Paper about the achievements of the railways during the decade of planned economic development. The fact, however, remains, that in spite of the phenomenal increase in the capacity of the railways, they are still not able to cope up with the requirements of the various sectors of our economy in full.

It will be appreciated that the progress of railway facilities must precede and not follow the development in the other sectors of our economy, and it is, therefore, of very great importance for our economic progress that the railways must assess their future requirements on a realistic basis, and must intelligently anticipate the dynamic growth in the various sectors, so that the Planning Commission may be able to make a provision which will create the necessary increase in the railway facilities to the extent to which the growth of our economy requires.

It is gratifying to learn that there has been some increase in the allocations in the Third Five Year Plan so far as the tentative allocation of Rs. 1255 crores, corresponding to the increase in the originating traffic to about 235 million tons is concerned. This was in the final draft of the Third Five Year Plan and was increased to Rs. 1,325 crores corresponding to the originating traffic of 245 million tons. As the hon. Minister of Railways himself has indicated in his statement, this estimate, again, is an under-estimate and the matter is still under the consideration of the Planning Commission and the Railway Ministry. The history of bottlenecks in railway bookings during the last one year or 18 months clearly indicates the urgent necessity of revising these allocations still further upward to a very substantial extent.

In this connection, I am really very much surprised and disappointed to

find that the Railway Minister has not a word to say in his statement about the bottleneck of coal supplies. This is not a new phenomenon. Even in the last year's budget debate on railways, we had a series of complaints which various industrial centres had made to the Railway Ministry about the inadequacy of railway wagons for transport of coal which is so vital to our industrial production. That complaint has continued to remain and indeed the position, if anything, has deteriorated further. The record of the supply of railway wagons will show that the Coal Controllor estimated the requirements of the collieries in West Bengal and Bihar areas during 1961 at an average of 6,150 wagons per day. As against this, coal loading during the year was on an average 4,768.6 wagons. Even as late as January last, wagon loadings were only 4,731.92 per day. That shows that the railways have throughout been behind the target set for coal movement. They have not even been able to fulfil the targets which the railways themselves had accepted, leave aside the anticipation of increased capacity due to reasons which may not have been anticipated at the time when the railway programme was formulated. My submission is that even the targets which were accepted by the railways have not been fulfilled.

In this connection, it will be very appropriate if the hon. Minister in reply makes a comprehensive review so far as the position of coal supply is concerned. Time and again during last year and even now, certain industrial centres are suffering very badly due to inadequacy of wagons for coal traffic. The textile industry of Ahmedabad specially, which is a very important centre of the textile industry, has been fed on a hand-to-mouth basis.

12:44 hrs.

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

The industry has been functioning on supplies or stocks sufficient for two

days and three days and sometimes mills have been even threatened with closure. Indeed, there is some sort of pool system whereby one mill tries to keep the other mill working out of its surplus stocks of coal. This situation is not a temporary one; it has existed now for a pretty long period, at least for more than a year. Yet in a situation where not only the textile industry in Ahmedabad but various other industries in the western region and in various other parts of the country have been suffering due to non-availability of adequate numbers of wagons, we find the Railway Minister completely complacent or indifferent in the statement which he has been good enough to make to the House in regard to this interim budget. So this problem of coal supplies is really of vital importance to maintain industrial production in the various sectors and I hope the hon. Minister will in his reply give a clear picture of the position as it exists today and about the steps which the Railway Ministry propose to take to see that these bottlenecks are not allowed to develop further.

I would now like to say only a word about the freight structure. We have a warning in the Railway Minister's statement about the possible increase in railway freight and passenger fares at the time when the full budget is presented to the new House. I would like to submit that the policy of the railways should be oriented to subserve the paramount interest of our national economy and promote the development of the various sectors thereof. So far as the railways' own earnings are concerned, my submission is that they should be subordinated to the national objective of promoting development in the various sectors of our economy.

I would like to specifically draw the attention of the hon. Minister to the question of exports. Time and again, representations were made to the Railway Board for suitable revision and relief in the freight structure for transport of commodities in the export trade. The railways' attitude

has been completely unhelpful and unresponsive to the series of representations which have been made from time to time in this connection. I am glad the Mudaliar Committee which has gone into the entire question of exports and imports and has made very valuable suggestions has also suggested a general relief of 25 per cent in the transport of all commodities meant for export. This is really a very useful suggestion and I do hope and trust that at the time the full railway budget is presented, the hon. Minister will take due note of this very vital recommendation which is intended to promote our exports.

The railways have got a responsibility to promote the national development programme and when it has been established and substantiated by facts and figures that railway freight is in coming in the way of our competing in the international markets, it is their responsibility to ensure that the necessary relief in freight is forthcoming even if it means a loss of revenue to the railways. After all, a loss of revenue in the railways can be compensated in so many other ways but loss of exports or loss of production of various industries in the country means loss of a character which is far more serious than the loss of revenue to the railways. I am, therefore, appealing to the Railway Ministry to take a very broad view of the implications of their policy and the repercussions which their policy has on the general national development of our country. Whether it is a question of development of railway resources for increased capacity or it is the formulation of the policy of freight structure, it is the responsibility of the railways to give the due importance to the vital question of promoting the national economy first and promoting their own interest second.

Mr. Deputy-Speaker: Shri P. G. Sen.

Some Hon. Members rose—

Mr. Deputy-Speaker: Yesterday there were no speakers. I was look-

[Mr. Deputy-Speaker]

ing to both sides to find speakers. But today there are at least 12 hon. Members who have sent me chits.

Shri Tyagi (Dehra Dun): Should we compete to catch your eye or should we send chits?

Mr. Deputy-Speaker: Only compete to catch my eye. That would be the criterion, that would be the only dominating factor. I had promised to call Shri P. G. Sen yesterday.

Shri P. G. Sen (Purnea): Yes, but Shri Somani was called.

Mr. Deputy-Speaker: He had every right to be called. There was nothing unparliamentary in that.

Shri P. G. Sen Hon. Members shall conclude their speeches within 15 minutes.

Shri P. G. Sen: While welcoming the Budget that has been presented by the hon. Railway Minister, I have some observations to make in respect of the NE and NF Railways. I do appreciate the extension of the broad gauge line from Barauni to Samastipur, which was very essential. But this is a long route. It is the only route to the NE & NF Railways that caters to the whole of North Bihar, North Bengal and Assam. This section is only 112 miles or 179 kilometres, i.e., from Baruni to Katihar.

Dr. M. S. Aney (Nagpur): Don't talk in terms of kilometres, people don't understand.

Shri P. G. Sen: These 112 miles remain to be broad-gauged. Because, the Khajuria Ghat track passes up to Siliguri. That has been converted into broad gauge. And if this portion of the N.E. and N.F. Railway is converted into broad gauge, the entire section will be well fed. On this line, as you know, there is a great rush, as all the labouring classes in the tea gardens of Assam go and come by this railway. The rush is so great that you will find people travelling on the

roofs of carriages. So it is very important that this portion should be converted into broad gauge.

Then, the Purnea and Murliganj-Behariganj section is a very old railway, but it will be a surprise to you, Sir, and to the House to know that the railway stations are still thatched ones. And they are so dusty. I had a very bad experience during the elections. All the people were blaming us that though this railway line is pretty old, still it is left uncared for. This line is so dusty that the passengers rather seem to take a bath of dust when they emerge from the trains! So the people wanted that at least stone chips should be spread on the track so that the dust may not rise to the extent as it does now.

The hon. Minister was pleased a year before to sanction a halt at Gokulpur, but that has not come into effect up till now. That is between Krityanandnagar and Saris stations. The contractor has already deposited the required amount and the thatched house has already been constructed by him. Though I am given to understand and am assured that the station will be opened very soon, it has not been done as yet.

Dr. M. S. Aney: Has the work begun?

Shri P. G. Sen: Yes, it is only a halt, and the work has been completed. But the trains do not stop there and tickets are not being issued to the passengers.

Then there is one level-crossing on the PWD road from Kursela to Jobani at Sarsi. This is a bus route, but the level-crossing has not been provided. While I was going on my election tours people were telling me that there were ditches cut across the PWD road so that buses could not pass over them. And there was a scuffle between the public and the railways and finally they managed to pass by that road. This is a very bad

thing that on a public road, PWD road, a level-crossing is not provided.

Then there is a demand from the public that a third-class sleeper coach should be provided in the Jogbani-Barauni train. It is further learnt—I do not know how—but there is a strong rumour that the present timing of this train is going to be changed. This train is one which is connecting the capital of the State, that is Patna, and it is a night train. It is reported that this train, No. 35 and 36, is going to be detained at Bihpur for two hours to give clearance to the O.T. Mail. I do not know if it is a fact. But the feeling of the public is that the present timing should be kept.

Again, there is a North-Bengal Express from Sealdah. That reaches Katihar at 10-45 p.m. But there is no connection to Purnea or Jogbani side. The 2-Down O.T. Mail which reaches Katihar at 7-20 hrs. has no connection from Purnea to go to Assam, though it is an important train. My suggestion is that a local train should be provided in connection with the North Bengal passengers to Purnea and Jogbani, and it can come back to catch the 2-Down O.T. Mail in the morning. This should be provided for the passengers to travel on the Assam lines.

We had a very bad experience on this line. Myself and Mr. Liladhar Kotoki were coming on the 24th of this month. We reached Barauni at about six, and the shuttle had to start at 6-30. But to our utter surprise it started at about 8-30 and the Delhi coach which was to be attached to Toofan to bring us here, could not be had, and by the time we came to Mokameh the Toofan had left. The train originates from Barauni and I do not know why this shuttle which originates from Barauni should start two hours late. And even then, when we arrived at Barauni by the Kamrup Express the train was not even placed on the platform. After we arrived there the train was placed on the platform. And for two hours

the train was detained there. God knows for what, with the result that our coach had to be attached to the Banaras Express and we came to Mughalsarai. But to our good luck the Kalka Mail was late by one hour and so we caught it.

Dr. M. S. Aney: Late-comers are obliged!

Mr. Deputy-Speaker: So, the train coming late was a blessing for the hon. Member.

Shri P. G. Sen: In this case it was.

As regards coal transshipment we are in a very difficult position in Purnea. There is a scarcity, and especially Purnea is a place where the people are very much suffering from fire devastation. People want the erection of a pucca building, but owing to the non-supply of brick-burning coal this had to be stopped. Last year I was told that many people could not have their bricks burnt owing to this shortage of brick-burning coal. If this brick-burning coal becomes available there, I think gradually the housing problem may be solved in our place.

There is another thing that I wish to mention. In the Kalka Mail by which I was coming, the catering arrangement has deteriorated very much. As many of the passengers told me and I also found, the dining car suffers from cleansing and polishing. It has become very smoky. I hope the authorities will take special care to bring about neatness and cleanliness in the dining car. That is all that I have to say.

13 hrs.

सरदार श्री सिंह सहगल (जंजगीर) :
उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्रालय ने जो अन्तरिम बजट पेश किया है उस पर मैं अपने विचार रखना चाहता हूँ ।

रेलवे ट्रांसपोर्ट के बारे में पूरी पूरी ख़बरें जो इस सदन को मिलनी चाहिए थीं वे नहीं मिली हैं । श्री दाल में व्यापारी संघ के

[सरदार भ० सि० सहगल]

चेयरमैन ने जो व्याख्यान दिया उससे आपको मालूम होगा कि ट्रांसपोर्ट की संस्था के बारे में उनकी क्या राय है।

रेलवे बोर्ड समय समय पर अपने अफसरों को बाहर विदेशों में शिक्षा प्राप्त करने के लिए भेजता रहता है और ये लोग बाहर जाते हैं ये विभिन्न डिपार्टमेंट से सम्बन्ध रखते हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि ये लोग जो वापस आकर अपने हैंड आफ डिपार्टमेंट को रिपोर्ट देते हैं उस पर आज तक कितनी कार्रवाई हुई है। और क्या जितने लोगों को उन्होंने बाहर भेजा है उन सब की रिपोर्टों को विचार करके सदन के सामने रखने की कृपा करेंगे। मेरा तो यह खयाल है कि ये रिपोर्टें दी जाने पर कोल्ड स्टोरेज में रख दी जाती हैं और उन पर कोई कार्रवाई नहीं होती। यदि ये लोग एफॉरेंसि बढाने या कम खर्च करने के बारे में या एफीशियेंसी रिपोर्ट देते हैं तो उस पर विचार नहीं किया जाता। मेरा अनुरोध है कि जब इतना पैसा लगा कर इन लोगों को बाहर शिक्षा प्राप्त करने के लिए भेजा जाता है तो इनकी रिपोर्ट पर पूरी कार्रवाई होनी चाहिए।

छत्तीसगढ़ में बैंगनों की समस्या व्यापारियों के लिए काफी कष्टदायक है। आज जिले के अधिकारी अपनी मन की करते हैं। उनको इस बात पर ध्यान देना चाहिए कि किस चीज के लिए कितनी प्रायिदिटी दी जानी चाहिए। अगर इन सारी बातों को ध्यान में रख कर काम किया जाए तो आज जो छत्तीसगढ़ में असन्तोष है वह दूर हो जाएगा।

आज जब से विलासपुर कटनी का रेलवे मार्ग खुला है तब से उस पर दो पैसिजर गाड़ियां चल रही हैं, मालगाड़ियों को छोड़ कर। आज जब ट्रैफिक ज्यादा है तो क्या वह जरूरी नहीं है कि हम यहां पर गाड़ियां बढ़ावें? मैं आपसे रायगढ़ और उड़ीसा की बात न कह कर केवल एक जगह का

उदाहरण देना चाहता हूँ। विलासपुर से दिल्ली आने के लिए करीब ३६ घंटे का समय लगता है। मेरी समझ में नहीं आता कि इन १२-१४ सालों में इस चीज पर क्यों ध्यान नहीं दिया गया। उनको यह काम करने में क्या दिक्कत है। आपने अनूपपुर से कटनी तक डबल लाइन कर दी है। लेकिन आप देखें कि इस मामले में आप कितनी मदद कर सकते हैं। जब हम लोग बीना पहुंचते हैं तो कुलियों का व्यवहार बहुत खराब होता है। यह चीज आप स्टेशन मास्टर से दर-याप्त कर सकते हैं। यह चीज मैंने २५ तारीख को देखी। मुझे अफसोस है कि इस बारे में उचित कार्रवाई नहीं की जाती। जो हमारे अफसर वहां हैं उनका फर्ज है कि जब इस बारे में कोई शिकायत की जाए तो उचित कार्रवाई करें। इस ज्यादा समय लगने की कठिनाई को दूर करने के लिए मेरा सुझाव है कि यदि आप एक फर्स्ट और थर्ड क्लास की संयुक्त बोगी विलासपुर से दिल्ली के लिए चलायें तो बीना में गाड़ी बदलने की आवश्यकता ही न पड़े और यात्रियों को शिकायत का मौका न रहे। ऐसा करके आप मुसाफिरों को बहुत मदद पहुंचा सकते हैं। और उनका कष्ट दूर कर सकते हैं।

इसके अलावा इन दिनों एक्सीडेंट बहुत देखने में आ रहे हैं। उनके लिए आप ने एक कमेटी नियुक्त की है। उसके लिए मैं आपका शुक्रगुजार हूँ। लेकिन आपको देखना पड़ेगा कि एक्सीडेंट के कारण क्या हैं। कौन कौन सी चीजें हैं जिनके कारण एक्सीडेंट होते हैं। सदन के सामने बहुत सी इस प्रकार की सुझाव रवी गई हैं। आप उनको देखिए और उन पर गौर कीजिए कि आप उन कारणों को कहां तक दूर कर सकते हैं। यह देखना आपका पहला फर्ज हो जाता है।

आप अपने अफसरों को हिदायत करते हैं और साइन बोर्ड भी लगाते हैं कि मुसाफिरों के साथ करटियस व्यवहार किया जाए। मैं चाहूंगा कि २४-३-६२ को जो कम्पलेंट बिलासपुर के स्टेशन की कम्पलेंट बुक में दर्ज की गई है उस पर आप गौर करें और देखें कि जब अच्छे लोगों के साथ ऐसा व्यवहार किया जाता है तो साधारण यात्री के साथ कैसा व्यवहार किया जाता होगा।

इसके साथ साथ आपने जो जनता के लिए फूड का इन्तिजाम किया है और जनता को फूड दिया है वह एक बहुत अच्छी चीज की है। लेकिन हमको कुछ भोजन शुद्ध ठीक समय पर और अच्छा मिल सके इसका भी आपको खयाल रखना चाहिए।

दूसरी पे कमीशन की रिपोर्ट के पैरा ४२ में श्री जगन्नाथ दास ने जो सिफारिश की है उस पर कोई कार्रवाई नहीं की गई है। इसके बारे में कुछ रिप्रेजेंटेशन मंत्री महोदय तथा रेलवे बोर्ड के सामने भेजे गये हैं। आपको शान्तिपूर्वक उन पर विचार करना चाहिए और रेलवे कर्मचारियों की तकलीफों को दूर करना चाहिए। मैं आपसे कहूँ कि जो आपका दूसरा सबारडिनेट स्टाफ है, जैसे ट्रेवलिंग टिकट एग्जामिनर, स्टेशन मास्टर आदि, जिनकी तनखा ४५० से ५७५ तक है उनको ट्रेवलिंग अलाउंस साढ़े सात रुपया रोज दिया जाता है जिससे कि उनको महीने में कुल ७७० रुपये के करीब मिल जाता है, जब कि उनकी रनिंग ड्यूटी २६ दिन की होती है। लेकिन हाइएस्ट ग्रेड गाईड को उनसे कम मिलता है। यदि गाईड न हो तो काम रुक जाए फिर भी उनको इन से कम मिलता है। उसको आप इंसेशियल सरविस में गिनते हैं और उसको आप जबरदस्ती काम पर भेज सकते हैं। होता क्या है, कि इस गाईड को जिसकी तनखा २०५ से २८० होती है और जिसको कभी कभी थोड़ा आराम मिलने के अतिरिक्त ३० दिन की रनिंग ड्यूटी देनी होती है, सो किलोमीटर पर आप

१.७० रुपया ट्रेवलिंग अलाउंस देते हैं और बहुत जगहों पर जहां मेल और एक्सप्रेस गाड़ियां कम चलती हैं और दूसरी गाड़ियों की गति कम होती है, इनको उतने ही समय काम करने पर कम भत्ता मिलता है। इन सब चीजों को देखते हुए जगन्नाथ दास पे कमीशन की रिपोर्ट में कहा गया है :

“The Jagannath Das Pay Commission appears to have refrained from recommending higher grades for this category under the plea that ‘a substantial portion of the remunerations of Running Staff is in the form of Mileage Allowance’ thereby expecting suitable revision of it by the Railway Administration.”

मैं आपसे कहूँ कि आपने इस पर खयाल नहीं किया। इसी सदन के सामने सवाल नम्बर १५६५ का उत्तर देते हुए उपमंत्री महोदय ने ७-१२-६१ को कहा था:

“The matter is under consideration.”

हम आपसे शुक गुजार है कि आपने हमको इस प्रकार का आश्वासन तो दिया। लेकिन क्या मैं जान सकता हूँ कि आप इस आश्वासन को कब तक पूरा करेंगे। यह सदन ३१ तारीख को खत्म होने वाला है। इस आश्वासन को आपको इस तारीख से पहले पूरा करना चाहिए। मैं आपसे कहूँ कि इसके बारे में आपको जल्दी ही क्लेरीफिकेशन करना चाहिए।

अब मैं मध्य प्रदेश की कुछ बातें रेलवे मंत्री महोदय के सामने रखना चाहता हूँ।

सतना से रीवा और भोपाल तक एक सीधी ट्रेन होनी चाहिए। जो ट्रेन आप भोपाल से कटनी तक लाते हैं उसको बढ़ा कर वह किया जा सकता है।

बिलासपुर से जो ट्रेन इन्दौर जाती है अगर आप उसकी चाल तेज कर दें तो वह २४ घंटे में इन्दौर पहुंच सकती है।

[परदार अ० वि० सहगल]

इसी तरह से एक फास्ट ट्रेन बिलासपुर से बीना तक हो जिसमें एक कम्बाइंड बोगी दिल्ली के लिए हो ताकि लोग बिलासपुर से दिल्ली २४ घंटे में पहुंच सकें। इससे रायपुर और उड़ीसा जान वालों को भी सहूलियत हो जाएगी।

इसके अलावा चिरमिरी से जो बोगी लगायी जाए उसे भोपाल तक कायम रखें।

फर्स्ट क्लास के तथा दूसरे डब्बों में लाइट का समुचित प्रबन्ध न कर सकने की जो आपकी दिक्कत है उसको मैं समझता हूँ। चोरियों की वजह से आप इस चीज को पूरा नहीं कर पा रहे हैं; इसमें मैं आपसे सहमत हूँ।

आखिर में मैं आपके सामने चोरियों के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ। आपके पास रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स है वह क्या करती है? क्या हमारी यह ड्यूटी नहीं है कि हम इन सब चीजों को देखें और इन पर गौर करें। आपके स्टाफ का कोई आदमी अगर पकड़ा जाता है तो मैं नम्र निवेदन करना चाहता हूँ कि उसके साथ ढील न करें। मैं आपसे कहूंगा अपने हाथों को लोहे का हाथ बनायें। ऐसा नहीं होना चाहिए कि अगर कोई सिफारिश आ जाए तो उसको छोड़ दिया जाए। अगर आप इस तरह से करते हैं तो आपकी एडमिनिस्ट्रेशन नहीं चल सकती है।

अब मुझे ब्रांच लाइनों पर जो डिब्बे लगाए जाते हैं, उनके बारे में कुछ कहना है। उन लाइनों पर सफर करने वाले लोग भी आपको पैसा देते हैं। उन पर भी फर्स्ट क्लास, सैकिंड क्लास और थर्ड क्लास के पैसेंजर सफर करते हैं। आपको चाहिए कि आप देखें कि क्या उन डिब्बों की सफाई भी ठीक ढंग से होती है या नहीं होती है, पीने के पानी का ठीक इंतजाम होता है या नहीं

होता है तथा दूसरी सहूलियतें मुसाफिरों को मिलती हैं या नहीं मिलती हैं। मेरे एक मित्र जो रायपुर जिले के हैं और जो शायद बोल नहीं रहे हैं, उन्होंने कहा कि भाटापारा में डाक गाड़ी को खड़ा किया जाना चाहिए। उन्होंने मुझे बताया है कि वह एक बड़ा व्यापारिक सेंटर है और वहां डाक भी जाती है जो रेल द्वारा भेजी जाती है। उस डाक को उतारते वक्त अगर आप वहां पर गाड़ी को खड़ा भी कर दें, कुछ देर के लिए तो आपकी बड़ी कृपा होगी।

अब मैं वैगंज के एलाटमेंट के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। यह समस्या बहुत विकट होती जा रही है। मैं चाहता हूँ कि आप हर एक जिले में एक कमेटी बनाए जिसमें वहां के लोकल जो मर्चेण्ट्स हैं, उनके नुमाइन्दे रखें, दूसरे जो लोग इसमें इंटरिस्ट लेते हैं, उनको लें, एक आध मेम्बर जो इंटरिस्ट लेता है, उसको इसमें रखें और इस तरह से वैगंज की समस्या को हल करने का प्रयत्न करें।

रेलवे के कार्यों में कहीं कहीं पर कमी रहने के बावजूद भी आप देखेंगे कि कल मिलाकर उसका कार्यकलाप बहुत ही संतोषजनक रहा है। मैं जो बातें एग्ज़ेक्यूटिव सर्विज तथा रनिंग स्टाफ के बारे में कहीं हूँ, उनकी तरफ मैं चाहता हूँ कि आप ध्यान दें। उनकी जो मांगें हैं उन पर आप ठंडे दिल से गौर करें। मैं चाहता हूँ कि आप खुद जा कर देखें और देखने के बाद उनकी तकलीफ को दूर करने का प्रयत्न करें। आदमी उनके बीच रहकर ही उनकी तकलीफ को अनुभव कर सकता है और मैं चाहता हूँ कि आप भी ऐसा ही करें।

अन्त में मैं आशा करता हूँ कि जो बातें मैंने कहीं उनपर विचार किया जाएगा और अगर हो सके तो उनको अमल में लाने की कोशिश की जाएगी।

Shri Tyagi: Sir, I am afraid I do not see eye to eye with Shri Somani when he says that the freight rates etc.

should be reduced and that the railways must be used for the purpose of service only and they should not be a profit making concern. I think the railways are the biggest amongst the public sector businesses Government is handling. Therefore, we must prove that it is a profit earning business. We should not run the railways for free service because, after all, we must earn.

I think there is a competition now between rail transport and motor transport. I was surprised to know that the freight rates for goods carried by the trucks from Delhi to Calcutta are much cheaper than the rates charged for goods carried by train. This is a big competition that we are facing and in that competition we have to be economic and have to see that our railways do not start losing their revenues. It is difficult to run the railways with profit, if as another hon. Member said, the human factor does not count. I think, in the public sector, particularly, it is the human factor which counts because public sector and human factor go together.

From that point of view I am sorry to say and to confess that our Parliament, during these 5 years, have not given a good account of ourselves. We have not been able to effect any big improvement in the railways although lighting arrangement has improved. There are some big stations constructed. I think it is all a waste of money to put up big buildings for stations and other things, before we produce wagons. We ought to have looked into all these materials that are needed before we spend money on lights etc. I am not so much for amenities. I think during this Plan period we must look more to the actual needs of trains etc. and not to other amenities. Even if the passengers suffer a little on account of lack of amenities, I think, they would not mind if they know that the money is being diverted towards something more important. (*Interruptions*).

This is just by the way. My one feeling is that the department is fail-

ing; the railways are a miserable failure. In my opinion that is because their service morale has been lost altogether. The railway services are simmering with discontent from end to end.

You travel on the railways. As soon as it is known that you are an M.P. you are surrounded by the people and they talk all kinds of things about the services.

Shri Thimmaiah (Kolar—Reserved—Sch. Castes): It is a common discontent in every department.

Shri Tyagi: It is more particularly so in the railways. There discontent starts from the top. If you want to bring a sense of discipline in the subordinates, it is for the senior officers to show that they are behaving in a better way so that the subordinates may remain contented.

Take the case of the Chairman of the Railway Board, for instance. He is 58 or more today. He has already received 3 extensions.

Shri Shah Nawaz Khan: He is not 58. Your information is not correct.

Shri Tyagi: I do not know what his age is then. He has received 3 extensions; and during the extension period he got one promotion. (*Interruption*). If the Chairman of the Railway Board takes advantage of the rules then the smaller men will also claim the same rights. It must be for the Members of the Board to impress on their subordinate staff that they have a spirit of sacrifice and that they do not care so much for promotion etc. Otherwise, this feeling will go down to the junior staff also.

Another difficulty which has come to my notice is administrative. In the railways the senior officers are being transferred from one place to another; and nobody knows how long he would stay at a particular place. I have got a number of instances and I would just narrate a few.

[Shri Tyagi]

There was a Chief Mechanical Engineer of the South Eastern Railway. He was transferred to the Northern Railway; and he was again transferred after 6 months to another place.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member may send the list of cases to the hon. Minister; and he may generally comment on them. Otherwise, it would appear as if their cases are being argued here. The hon. Member should not give that impression.

Shri Tyagi: I want to impress....

Mr. Deputy Speaker: The hon. Member may send the list of cases to the Minister; but he may generally comment on them here.

Shri Tyagi: There are some cases. You yourself will be surprised to read them. I will not name the officers. There was one Director, Lucknow; he was promoted as Chief Mechanical Engineer, South Eastern Railway; and then within a year he was brought to the Railway Board. Then, there was the case of Mr. Hydrie, Mechanical Engineer, N.E.F. Railway; he was transferred as Chief Mechanical Engineer, Northern Railway; and within a year he was brought in as the Director, Mechanical Engineering, Railway Board.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member said that he would not mention names; but he is now mentioning the name.

Shri Tyagi: Then, there was another gentleman; he was the Divisional Superintendent, Rajkot, he was promoted as Director, Standards, Chittaranjan; 3 months after that he was transferred to Simla and 1½ months later he was transferred as Chief Mechanical Engineer, Gorakhpur. There was one Chief Commercial Superintendent, Eastern Railway; he became Chief Operating Superinten-

dent, Northern Railway; 4 months later he became the Chief Operating Superintendent, Madras. There was another Divisional Superintendent, Allahabad. He was made the Chief Operating Superintendent, Bombay and then, 3 months afterwards he was transferred to Calcutta as Chief Operating Superintendent.

This is a list, a long list of senior officers.

Mr. Deputy-Speaker: I believe he would not now continue this long list because as he himself knows, if any hon. Member wants to give instances, he must first of all provide the list to the Minister so that he may be prepared to answer.

Shri Tyagi: I am only giving the names of offices and not officers.

Mr. Deputy-Speaker: That is a sufficient indication to know who those persons are.

Shri Tyagi: How can I point out the defect if I cannot take the names? I only say that such and such officers were transferred from one place to another.

Mr. Deputy-Speaker: Would not the hon. Member agree that he points out the names of persons by their offices?

Shri Tyagi: I will abide by your ruling.

There are officers who have been transferred within 6 months, 3 months or even 2 months; and some are promoted to the Railway Board. How can an officer work if he does not know whether he would be at a particular place for 2 or 3 years? If every 3 or 4 months these officers are transferred, the supervision is lacking. I have got here a list of senior officers, 20 or 30 of them, who have been transferred within every 3 months or 6 months. This is not the way to run the Railways. The services are simmering with discontent

because of the manner in which promotions are being effected. Everybody is sorry; promotion cases are not looked into properly. So the first concern of the Railways must be to set its house in order. If there is discontentment among the services, the railways can never succeed.

Dr. M. S. Aney: Are they transfer-on promotion?

Shri Tyagi: Promotion and non-promotion, both ways.

Of course in the new Parliament I will again stress my point and see that some committee is appointed to investigate into these matters and report to this House as to what is exactly happening to the services.

Since you, Sir, have stopped me from reading this list, I do not want to go further into it. Now, the Railways are dealing with cultural activities. I had never seen so much of dances, tabla and sarang in the Railways so far. There are accidents on the one side. They were previously observing one cultural week and now there are two cultural weeks. The whole Railways is busy with dancing and other things in the cultural weeks. Now there are two weeks. One week is observed on the birthday of the Minister. What is this?

Shri Shahnawaz Khan: It is absolutely wrong; I am afraid he is absolutely misinformed.

Shri Tyagi: That is what I was told. I will be glad if it is wrong. But are not two weeks observed?

Shri Shahnawaz Khan: It is the railway week.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member says that there are two weeks and that they were cultural weeks. This week should not be associated with the birthday of the Minister because that is a wild accusation brought without sufficient informa-

tion. No hon. Member should bring in such accusations.

Shri Tyagi: Were not collections made for the Railway Minister's relief and welfare fund and one week observed recently? Was it not on the occasion of the birthday? This is what is happening. Too much of cultural activity is there; it must be stopped and they must look into their official business rather than rehearsing dramas and dancing on a scale never before seen. What was the amount collected? How is it disposed of? Who disposes the money collected in the cultural weeks? Is there any audit of this or not? There are accidents no doubt on the Railways but the biggest failure of the Railways is in not being able to cope up with the demands for wagons. If the transport fails, the Plan fails. I understand that we have come to such a pause where people are quite sure that people are not going to have for some years to come enough wagon facilities. I want the Railway Minister and the whole of the Government to look into this and find out some ways and means to effect immediate improvements in the wagon supply position. Cement is not available, we know. There are cement factories which cannot work full capacity to meet this shortage because they can get neither coal nor line on account of the shortage of wagons. If our industrial set up fails on account of the transport bottleneck, we shall be very sorry for it. I may inform the House that about six years ago when planning was discussed there were quite a few senior members in the Cabinet who foresaw that we might face a crisis of shortage of wagons sometime during this period. (*Interruptions*). It is no secret and there were quite a few senior Ministers who felt that we must look into it even then. I would not mind even if production of wagons is given a higher priority than passenger coaches; people would not mind going in wagons for a little time if it is explained to them that wagons are needed for making our Plans a success. They will not mind suffering a little

[Shri Tyagi]

for the success of the Plan. But there must be wagons and the trains should be run properly. We must see that no sector complains against want of transport. If transport fails everything fails because that is our life line. I hope that will be taken notice of.

Mr. Deputy-Speaker: Shri Ganpat Sahai.

Shri Tyagi: Sir, may I with your permission submit the list to the hon. Minister, as you suggested?

Mr. Deputy-Speaker: Because I suggested? The hon. Member can do it even without my saying so. He can send the list at any time he likes.

श्री गणपति सहाय (सुल्तानपुर) :

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका मशकूर हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया है। जसा कि पहले एक बार अर्ज कर चुका हूँ जिला सुल्तानपुर जहाँ से मैं चुन कर आया हूँ, उत्तर प्रदेश का एक छोटा सा पूर्वी जिला है और वहाँ एक ऐसा जिला है जो कि चारों तरफ से छोटे छोटे जिलों से घिरा हुआ है, जैसे प्रतापगढ़, जौनपुर, आजमगढ़, फैजाबाद, बाराबंकी, लखनऊ, रायबरेली है। आपको यह सुन कर ताज्जुब होगा कि सुल्तानपुर जिले से कोई लाइन आजमगढ़ जान को, राय बरेली जाने को बाराबंकी जाने को अभी तक नहीं बनी है। अगर कोई शरूब इन अजला में जाना चाहें तो उसको बहुत दूर दराज रास्ते से घूम करके इन जिलों में पहुंचना पड़ता है। फारले बहुत कम हैं और अर्या पर नई रेलवे लाइन खोली जाए तो नफा भी हो सकता है और जनता को सहूलित भी।

आपको यह सुन कर भी ताज्जुब होगा कि पचासों बरस से दो रेलवे लाइनें सुल्तानपुर से गुजरती हैं, अलाहाबाद फैजाबाद और लखनऊ जौनपुर लेकिन आज तक न तो कोई मेल ट्रेन यहां से गुजरती है और न कोई एक्सप्रेस ट्रेन और न ही कोई फास्ट पैसेंजर

ट्रेन उधर से गुजरती है। मैंने बहुत बार इसके बारे में अर्ज किया है मगर अभी तक उस पर कोई तवज्जह नहीं दी गई है। जो मेल ट्रेन्च या एक्सप्रेस ट्रेज बनारस से लखनऊ की तरफ आती हैं वे अगर सीधी सुल्तानपुर के रास्ते से आया करे तो रेलवे के खर्चों में एक तो कमी होगी, दूसरे दूरी कम तय करनी पड़ेगी और तीसरे जनताको सहूलियत भी पहुंच सकेगी। फैजाबाद के रास्ते से बनारस भुगलसराय से लखनऊ तक गाड़ियां आती हैं, तीन चार एक्सप्रेस और फास्ट पैसेंजर ट्रेज चलती हैं। उनको बहुत लम्बा सफर तय करना पड़ता है लखनऊ पहुंचने में। अगर वे सीधी जौनपुर से सुल्तानपुर होते हुए लखनऊ जाएं तो कम फासला तय करना पड़ेगा और खर्चा भी कम होगा और इसके साथ ही साथ जनता को भी सहूलियत पहुंच सकती है। इससे लोगों को बहुत आराम हो सकता है। लेकिन मुझे अपसोस के साथ कहना पड़ता है कि अभी तक इस सम्बन्ध में कुछ नहीं किया गया है। मैं उम्मीद करता हूँ कि इसके बारे में कुछ न कुछ जरूर किया जाएगा।

आपको यह सुन कर भी ताज्जुब होगा कि जिला सुल्तानपुर की आयादी तेरह लाख है और प्रतापगढ़ और फैजाबाद के मुकाबले में यह बहुत बड़ा जिला है। फैजाबाद में से तीन तीन एक्सप्रेस ट्रेज चलती हैं, प्रतापगढ़ से मेल ट्रेन है लेकिन सुल्तानपुर में कुछ भी नहीं है।

आपने पालियामेंट के मेम्बर साहिबान को रेलवे-कम-आइडेंटिटी कार्ड दिया है। आपने उनको यह सहूलियत दी है कि वे फर्स्ट क्लास में सफर कर सकते हैं। मगर यह सुन कर आपको ताज्जुब होगा कि कि सुल्तानपुर से जो ट्रेज जौनपुर जाती है या जो लखनऊ जाती हैं उनमें कभी फर्स्ट क्लास कम्पार्टमेंट आज तक नहीं लगाया गया है और कभी कभी तो सैफिड क्लास कम्पार्टमेंट

भी नहीं रहता। इससे नतीजा कि तौर पर मेम्बरों को थर्ड क्लास में ही लखनऊ आना जाना पड़ता है। लखनऊ से दिल्ली आने के लिए अलबत्ता फर्स्ट क्लास है। मैंने एक सजेशन दी थी कि जो एक्सप्रेस ट्रेज हावड़ा से जौनपुर आकर खत्म हो जाती है अगर वह ट्रेन बजाय जौनपुर में खत्म होने के लखनऊ तक लाई जाए तो एक एक्सप्रेस ट्रेन बहुत असानी से सुल्तानपुर के रास्ते आ सकती है।

मैंने यह भी अर्ज किया था कि लखनऊ से जो ट्रेन मुरादाबाद होते हुए रात को जाती है, लखनऊ एक्सप्रेस और जो जा करके लखनऊ में ठहर जाती है उसका नतीजा यह होता है कि दिल्ली तक जाने वाले मुसाफिरों को लखनऊ में छः घंटे पड़े रहना पड़ता है और तब जाकर उनको दूसरी ट्रेन सुल्तानपुर जाने के लिए मिलती है। अगर उस ट्रेन को बजाय लखनऊ रोक देने के जौनपुर तक चलाया जाय तो दो दो एक्सप्रेस ट्रेज सुल्तानपुर से गुजर सकती ह। बहुत असानी से यह काम हो सकता है।

इससे अलावा मुझको एक बात और यह अर्ज करनी है कि सुल्तानपुर जिले में एक रेलवे क्रॉसिंग है कि जिस रास्ते से तमाम वैटिकुलर ट्रेफिक तीन तहसीलों का गुजरता है। उसको लखनऊ-सुल्तानपुर रेलवे क्रॉसिंग कहते हैं। उस क्रॉसिंग का फाटक घंटों बन्द रहता है और उसकी वजह यह है कि आपने एक लोको शोड बना दिया है रेलवे स्टेशन के दक्षिण में। वहां से जब शॉटिंग होता है तो उसकी वजह से घंटों क्रॉसिंग बन्द रहता है और हर तरह का ट्रेफिक बन्द हो जाता है जिसकी वजह से लोगों को तकलीफ होती है।

डिबीजनल सुपरिन्टेंडेंट, लखनऊ, दो मर्तबा सुल्तानपुर तशरीफ लाए। मैं खुद जाकर उनसे मिला और उनसे यह अर्ज

किया और उन्होंने खुद हुक्म दिया कि फर्स्ट क्लास लगाया जाए और एक्सप्रेस ट्रेन इधर से निकाली जाए, मगर आज तक कुछ भी नहीं हुआ। मैं ये सब बातें आपकी तवज्जह में लाना चाहता हूं।

आपके एडमिनिस्ट्रेशन के बारे में बहुत बातें कने को हैं लेकिन इस वक्त में वे सब बातें नहीं कहना चाहता। मैं चाहता हूं कि जो बातें मैंने कही हैं उन पर आप ध्यान दें और इन कमियों को पूरा करने की कोशिश करें।

श्री बजर्राज सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, अन्तरिम बजट में रेलवे मन्त्री महोदय से और किसी नीति सम्बन्धी बात के बारे में चर्चा की आशा न भी रही होती, परन्तु एक आशा तो जरूर की जा सकती थी कि मुल्क में जो मकद पैदा हो रहे हैं माल को इधर से उधर ढोने में, उनके सम्बन्ध में कोई सत्रिय कार्रवाई करने का आश्वासन दिया जाएगा। लेकिन बजट की स्पीच को और बजट पर व्हाइट पेपर को पढ़ने के बाद ऐसा नहीं लगता कि रेलवे मन्त्रालय कोयला ढोने या सीमेंट के ढोने या और दूसरे कच्चे माल को कारखानों में ले जाने और कारखानों के तैयार माल को उपभोक्ताओं तक पहुंचाने की समस्या के प्रति पूरी तरह से जागरूक है।

जब भी इस रदन में चर्चा की गयी खास तौर से कोयले के ढोने के सम्बन्ध में तो रेलवे मन्त्री ने कहा कि यह काम मेरा नहीं है, इसकी जिम्मेदारी स्टील माइन्स और फ्यूअल मन्त्रालय को दे दी गयी है। और जब उनसे पूछा जाता है तो वह कुछ दूसरा ही जवाब दे दिया करते हैं। इसके लिये मुझे ऐसा आश्चर्यक लगता है कि जब दोनों मन्त्री सदन में मौजूद हों तो दोनों मिल कर इस बारे में एक साथ वक्तव्य दे सकें। यह स्थिति देख कर ताज्जुब होता है। यह एक केन्द्रीय सरकार है। उसकी एक नीति है, एक मन्त्रिमण्डल है जो कि नीतियां निर्धारित करता है, लेकिन उनका

[श्री ब्रजराज सिंह]

पालन करने वाले मन्त्री अलग अलग इस तरह के वक्तव्य देते हैं जैसे कि वे कुछ अलग अलग सरकारें हों। ऐसा क्यों होता है, जब मैं इसका विश्लेषण करता हूँ तो इसी नतीजे पर पहुँचता हूँ कि कोई निश्चित नीति ही नहीं है।

मैं पूछना चाहता हूँ रेलवे मन्त्री से कि आखिर तीसरी पंचवर्षीय योजना बनाते समय, खास तौर से रेलवे के सम्बन्ध में, क्या इस बात का ख्याल रखा गया ? क्या इस बात का ख्याल रेलवे मन्त्री ने रखा और अगर उन्होंने इसका ख्याल रखा तो मन्त्रिमण्डल ने उसको स्वीकार किया या नहीं किया और नहीं किया तो क्यों नहीं किया, कि आखिर तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत देश में माल के उत्पादन की क्षमता बढ़ जाएगी तो उस माल को ढोने के लिये कितने वैगनों की आवश्यकता होगी और क्या उतने वैगन्स के निर्माण का काम आरम्भ कर रहे हैं ? और अगर नहीं कर रहे हैं तो इस वैगन्स की कमी को कैसे दूर किया जाएगा। अभी तृतीय पंचवर्षीय योजना का सिर्फ एक साल गुजरा है और एक साल के अन्दर ही यह संकट दूभर होता जा रहा है, कठिनतर होता जा रहा है कि उसके समाधान का कोई रास्ता ही नहीं दिखायी देता।

कोयले के बारे में जब चर्चा हुई राज्य सभा में तो उपमन्त्री महोदय माननीय शाहनवाज खां साहब ने यह फरमाया कि १९६ कोयले के वैगन नित्य मुगलसराय से ऊपर के हिस्से में ढोये जाने लगे हैं। उन्होंने कहा था कि २०० डब्बे ढोए जायेंगे। मगर २०० और १९६ में कोई विशेष फर्क नहीं है। लेकिन प्रश्न यह है कि १९६ वैगन्स से क्या इस संकट को दूर किया जा सकता है। बड़े बड़े लोग जिनके संगठन हैं वह तो सरकार को कभी कभी प्रभावित करने में सफल हो जाते हैं। कभी कभी सोमानी साहब कपड़े के कारखानों के लिये कोयला प्राप्त कर सकते हैं। दिल्ली में शायद कुछ कोयला प्राप्त हो सकता

है। लेकिन मैं पूछना चाहता हूँ कि देहात में ईंटों के भट्टों के लिये किसी तरह का कोयला नहीं मिल रहा है जिसके कारण सारा निर्माण कार्य ठप्प हो रहा है। स्कूल नहीं बन सकते, अस्पताल नहीं बन सकते, सड़कों के लिये जो झामा ईंटें चाहियें वे नहीं बन सकतीं। इसके लिये सरकार क्या सोच रही है और अगर नहीं सोच रही है, तो मैं पूछना चाहता हूँ कि यह किस की जिम्मेदारी है। आखिर इस जिम्मेदारी कोई उठाने के लिये को तैयार है या नहीं।

कितने वैगन चाहिये कोयला ढोने के लिये इसकी तरफ ध्यान नहीं दिया जा रहा है। मेरा अपना ख्याल है कि तृतीय पंचवर्षीय योजना के आखिर में जितने कोयले का उत्पादन हो जाएगा और उसके इस्तेमाल से जितनी दूसरी चीजों का उत्पादन होगा उन को ढोने के लिये आज जितनी वैगन्स चल रही हैं उनसे करीब दुगुनी वैगन्स की आवश्यकता होगी। तृतीय योजना के अन्त में कोयला ढोने के लिये १२०० वैगन्स की आवश्यकता होगी और तभी उससे और माल के उत्पादन में सहायता मिल सकेगी। मैं पूछना चाहता हूँ कि रेलवे मन्त्री इस समस्या के प्रति जागरूक हैं या नहीं और यदि जागरूक नहीं हैं तो—जनता ने शक्ति छीन ली है— मैं कहना चाहूंगा कि यदि उनको इस बात का ज्ञान नहीं है कि तृतीय योजना के अन्त में कोयला ढोने के लिये और जो माल और मुल्क में तैयार होगा उसको ढोने के लिये कितने वैगन्स की आवश्यकता होगी तो उनको अपनी गद्दी पर बैठने का अधिकार नहीं हो सकता। मैं कहना चाहूंगा कि अब वक्त आ गया है जब सरकार को पूरी तरह सचेत होकर इस बात पर विचार करना चाहिए कि क्या उनके वैगन के कार्यक्रम में, रेलवे लाइन डालने के कार्यक्रम में किसी ऐसे परिवर्तन की आवश्यकता है कि जिसके बिना मुल्क की प्रगति रुक जाएगी। इसलिये पहली बात तो मैं यह

कहना चाहूंगा कि कोयला, सीमेण्ट और दूसरे माल को ढोने के लिए पंचवर्षीय योजना के लक्ष्यों की पूर्ति के लिए दूसरा माल उत्पादन के लिए जिन पदार्थों की आवश्यकता होती है उनके ढोने की व्यवस्था होनी चाहिए। अगर ऐसा नहीं किया जा सका तो उससे कारखानों का उत्पादन रुकेगा, गांवों में कुंवे नहीं बन सकेंगे, सड़कें नहीं बन सकेंगी, स्कूल नहीं बन सकेंगे, मकान नहीं बन सकेंगे, और नतीजा यह होगा कि जिस समाजवादी समाज की रचना आप करना चाहते हैं उसकी रचना तो दूर रही, जो समाज आज है वह भी ध्वस्त हो जाएगा।

दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ वह यात्रियों के सम्बन्ध में है। अभी मेरे मित्र त्यागी जी ने जोश में कुछ बात कही, और शायद मुझे भी जोश में कुछ ऐसी बातें कहनी पड़ें। हमें माल को ढोने के लिए वैगन चाहिए, यह ठीक है क्योंकि माल का ढाना आवश्यक है। लेकिन जब प्रश्न आता है यात्रियों को ढोने का तो एअरकंडीशन्ड के यात्रियों को ढोने के लिए आप सुविधाएं देंगे, फर्स्ट क्लास के यात्रियों को ढोने के लिए आप सुविधाएं देंगे, लेकिन जब तीसरे दर्जे का सवाल आएगा, उस आदमी का सवाल आएगा जो हिन्दुस्तान की रीढ़ की हड्डी है, जिसके ऊपर रेलवे चलती है, जिससे देश चलता है, जब उसका सवाल आएगा तो किसी को चिन्ता नहीं है कि वह खड़ा भी हो सकता है या नहीं, सोने की बात तो भ्रमल रही। रात को सोने की बात और दिन में बैठने की बात तो भ्रमल रही, वह खड़ा नहीं हो सकता। क्या उनके लिए रेलवे मंत्री रेलवे में अधिक क्षमता पैदा करने की बात सोचते हैं? क्यों नहीं उन लोगों के लिए डिब्बे बन रहे हैं और अगर नहीं बन सकते तो किस तरह से इस कार्यक्रम को सफल बनाया जा सकता है। इस बात पर विचार करने की जरूरत है। मैं कहना चाहूंगा कि तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए कम से कम बैठने के स्थान की व्यवस्था होनी चाहिए, और सोने की भी

व्यवस्था होनी चाहिए, रात में। आप तीसरे दर्जे के मुसाफिर से जितना किराया लेते हैं आपको उसी अनुपात में उसे सुविधा देनी चाहिए। आप जो सुविधाएं फर्स्ट क्लास के यात्री को देते हैं वे उस किराए के अनुपात में कहीं ज्यादा हैं जो आप उससे लेते हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए, जो कि रेलवे फाइनेन्स की रीढ़ की हड्डी हैं, विशेष सुविधाओं का प्रबन्ध होना चाहिए और खास तौर से उनके लिए बैठने की जगह का प्रबन्ध किया जाना चाहिए।

अब मैं एक बात जो रेलवे लाइनों तोड़ दी गई थी लड़ाई के जमाने में, उसके बारे में कहना चाहता हूँ। मैं एक ऐसी लाइन के बारे में आपसे कहने जा रहा हूँ जो कि लड़ाई के जमाने में तोड़ दी गई थी लेकिन अभी तक नहीं डाली गई है। मेरी राय में शायद यही एक लाइन है जो अभी तक डाली नहीं गई है। आगरा से एक लाइन थी जो बाह तक जाया करती थी। इसको लड़ाई के जमाने में तोड़ दिया गया था। बार बार अनुरोध करने के बावजूद भी इसको अभी तक डाला नहीं गया है। मैं रेल की किसी नई लाइन के बारे में नहीं कहूंगा क्योंकि अगर मैं उस बात को कहूंगा तो आप कहेंगे कि वैगंज नहीं हैं, सवारी के डिब्बे नहीं हैं, इसलिए नई लाइन नहीं डाली जा सकती है। लेकिन जो आपकी नीति है उसको तो भ्रमल में लाएं। जो यह लाइन लड़ाई के जमाने में तोड़ दी गई थी, आगरा से बाह तक की इसको पुनः डालने की रेल मंत्री जी कोशिश करेंगे ऐसी मैं आशा करता हूँ।

इसी संदर्भ में मैं एक और बात कहना चाहता हूँ। रेलवे को वक्त वक्त पर अपने यादों को बनाने के लिए या निर्माण कार्यों के लिए जमीन की जरूरत पड़ती रहती है। मेरे भाई श्री रघुनाथ सिंह जी ने इसके बारे में थोड़ा सा कहा है। मैं कहना चाहता हूँ कि जब शहरों में जमीन ली जाती है तो उसका मुआवजा देने के बारे में एक सिद्धान्त निर्धारित है लेकिन

[श्री बजरज सिंह]

जब गांवों की जमीन ली जाती है, उसके बारे में कोई दूसरा ही सिद्धान्त निर्धारित कर दिया गया है। शहरों में जब मकान या जमीन ली जाती है तो मुआवजे का सिद्धान्त यह है कि बाजार भाव जो हो और जिस पर वह बिक सकती हो, वही उसका मुआवजा दिया जाएगा लेकिन अगर देहात के किसान की जमीन ली जाती है तो उसको मुआवजा देने का सिद्धान्त दूसरा ही है और उस सिद्धान्त से बिल्कुल भिन्न है। १८६३ का जो लैंड एक्वीजिशन एक्ट है, उसके मुताबिक मुआवजे की राशि तय की जाती है। आप निर्माण के काम में अगर यह हिसाब लगाते हैं कि हमने इतना मुआवजा दिया है और कोई ज्यादा खर्चा नहीं पड़ा है तो मैं कहूंगा कि आप एक प्रकार से कानूनी डकैती डाल करके किसान का माल लेते हैं। जो बाजार भाव उस जमीन का मिल सकता है उसे वह न देकर बहुत ही कम, नामात्र का मुआवजा आप देते हैं। इस दृष्टिकोण में, इस नीति में परिवर्तन होना चाहिए। जिन की आवादी देश की कुल आबादी का ७० प्रतिशत है और जिस के उपजाऊ खेत को आप ले लेते हैं ऐसे कानून के अन्तर्गत जिस कानून को कि ब्रिटिश सरकार ने बनाया था, उस सरकार न बनाया था जो कि किसान की दुश्मन थी, तो यह बिल्कुल गलत बात है। मैं चाहता हूँ कि इसमें आप की रेलवे को अपनी ओर से कहना चाहिये कि बाजार भाव पर जिस प्रकार से शहरों में मुआवजा दिया जाता है उसी तरह से गांवों में भी दिया जायेगा। चूंकि किसान कमजोर है, संगठित नहीं है, इसलिये क्या उस को लैंड एक्वीजिशन एक्ट के तहत मुआवजा दिया जाता है? आम तौर से जो उस को मुआवजा दिया जाता है वह सौ रुपये के बजाय एक रुपया दिया जाता है, सौवां हिस्सा मुआवजा उस को दिया जाता है। मैं चाहता हूँ कि मुआवजा देने के सिद्धान्त में रेलवे परिवर्तन करें जिस से किसान को

न्यायपूर्ण ढंग से मुआवजा मिल सके और उचित मुआवजे से वह महरूम न हो।

जो दुर्घटनायें हुई हैं, उन की ओर भी आप का ध्यान खींचा गया है। इस के जवाब में सरकार कह सकती है कि एक कमेटी बिठा दी गई है। मैं इस सम्बन्ध में केवल इतना ही कह सकता हूँ और केवल यही आशा कर सकता हूँ कि जो कमेटी निर्मित की गई है, वह इस प्रश्न पर गम्भीरतापूर्वक विचार करे और ज्यों ही वह अपनी रिपोर्ट दे, सरकार उस को इम्प्लेमेंट करने में ज्यादा वक्त न लगाये और यह न कहे कि उस पर विचार जारी है। उस की सिफारिशों को उचित तरीके से अमल में लाया जाये ताकि दुर्घटनाओं को रोका जा सके।

मैं उन लोगों में से हूँ जो बार बार सरकार की इस बात के लिये आलोचना करता रहा हो कि सरकार समाजवादी समाज की रचना करने में कोई सक्रिय काम नहीं कर रही है। इस सिलसिले में जो बात मैं कहने जा रहा हूँ, उस को ले कर शायद यह कहा जाये कि कैसे समाजवादी तुम हो जो इस तरह की बात कह रहे हो लेकिन मैं इस नतीजे पर पहुंचा हूँ कि रेलवे ने जो खान पान की वस्तुओं का डिपार्ट-मेंटलाइजेशन किया है, विभागीकरण किया है, यह वास्तव में समाजवाद को बदनाम करने वाली एक चीज है। पिछले दिनों यहां पर इस बात की चर्चा हुई थी कि जब से विभागीकरण हुआ है, टूंडला में जो पूरी पहले डेढ़ रुपये सेर बिका करती थी, उस का भाव दो रुपये कर दिया गया है। जब यह शिकायत की गई कि शिकोआबाद, इटावा आदि में जहां विभागीकरण नहीं हुआ है और जहां पर प्राइवेट ठेकेदार द्वारा यह काम किया जा रहा है, पूरी अभी तक डेढ़ रुपये सेर बिक रही है तो उस के फल-स्वरूप उन ठेकेदारों को भी यह आदेश दे

दिया गया कि उन को पूरी दो रुपये सेर बेचनी होगी, डेढ़ रुपये सेर नहीं क्योंकि विभागीकरण जहां हो चुका है, वहां पूरी दो रुपये सेर बिक रही है।

श्री त्यागी : क्या आप तहकीकात करने के बाद यह बात कह रहे हैं ?

श्री बजराल सिंह : जी हां तहकीकात के बाद ही कह रहा हूं। अपने इस संसदीय जीवन के जो अब थोड़े से दिन बाकी रह गये हैं, उन में मैं कोई गलत बात नहीं कहूंगा। इतिजाम खराब हो हा रहै और जो बाबू लोग रखे गये हैं उन को यह फिक्र रहता है कि जो दूध देता है उस से पचास रुपये महीने में मिल सकते हैं या नहीं मिल सकते हैं, जिस ठेकेदार से चीज ले रहे हैं, उन से ऊपरी आमदनी हो सकती है या नहीं। पानी, चाय, चीनी इत्यादि पैसे दो पैसे, चार आने आठ आने कीमत वाली चीजों का राष्ट्रीयकरण कर के आप जनता में यह भावना फैलाते हैं कि समाजवाद जैसी जो चीज है वह उचित चीज नहीं है और इस तरह से आप हमारे मित्रों, मसानी जी, रंगा जी और राजगोपालाचार्य जी को यह मौका देते हैं कि वे प्रचार कर सकें कि समाजवाद नहीं आना चाहिये। इस वास्ते जो खानपान की चीजों का विभागीकरण हुआ है, उस पर मैं चाहता हूं पुनर्विचार किया जाये। कमेटी जो बैठी थी उस ने यह रिपोर्ट दी थी कि इस का उद्देश्य यह होना चाहिये कि खानपान की व्यवस्था अच्छी हो सके और यह उद्देश्य नहीं होना चाहिये कि सब जगह यह चीज हो जाय। यह व्यवस्था अच्छे ढंग से चल रही है या नहीं, इस पर आप को विचार करना चाहिये। अगर इस पर विचार करने के बाद आप इस नतीजे पर पहुंचें कि अच्छी नहीं हो रही है तो इस नीति में परिवर्तन किया जाना चाहिये और यह व्यवस्था की जानी चाहिये कि एक डिविजन में, एक रेलवे पर एक जगह पर इस को आप रखें और एक आदर्श

उपस्थित करें ताकि दूसरे इस की नकल कर सकें। छोटे छोटे लोगों को मारने से कोई लाभ नहीं है। अगर इन छोटे छोटे लोगों को मारने से कोई अच्छी चीज सिद्ध हो सकती हो तब भी बात है और यह समझ में आ सकती है लेकिन उन को मार कर कुछ बाबुओं को अगर फायदा पहुंचाया जाता है जो सिर्फ इस फिक्र में रहते हैं कि कैसे अपने कपड़ों को साफ रखने के लिये कोई आमदनी हो सकती है तो, यह ठीक नहीं होगा। मैं चाहता हूं कि रेलवे अपनी इस नीति को रिव्यू करे, इस पर पुनर्विचार करे और अगर उस के फलस्वरूप उस को यह पता चले कि यह ठीक ढंग से नहीं चल रही है तो कोई दूसरा निश्चय इस सम्बन्ध में करे।

Some Hon. Members rose—

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Speaker has said that he would be calling the Minister to reply at 1.45. But hon. Members need not get disappointed, because there is another hour for Demands for Grants and as there are no cut motions, that can be added to the general discussion and they can say whatever they like. I would try to accommodate every hon. Member. Now I will call the hon. Deputy Minister.

Shri Shahnawaz Khan: Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am very grateful to all the hon. Members who have taken part in this debate. Some of them have been appreciative of the efforts made by the railways and the others have been very vehement in their criticism of the railway administration and the Railway Ministry. I am grateful to both of them, because even vehement criticism serves a useful purpose.

A number of hon. Members—Shri Mathur, Shri Somani, Shri Tyagi and a number of other hon. Members—expressed apprehension that the railways were not being able to cope with the transport requirements of the

[Shri Shah Nawaz Khan]

country. Some of them even felt that our progress and the industrial development of the country may even be retarded if the railways cannot perform the task that has been entrusted to them. I appreciate their apprehension, but I can assure them that the picture is not so alarming as it has been sought to be made out.

Talking about the transport situation in the country, I would like to deal with the subject in two parts. I shall first take up coal transport about which so many hon. Members have spoken. Bengal and Bihar fields form the biggest area from where coal is transported. The other is the outlying coal-fields. According to the targets or estimates set by the Planning Commission for the Third Plan period, 31 million tons of coal are to be moved from the outlying coal-fields. These coal-fields are situated in Central India—Singareni coal-fields, Talcher and others. The target fixed for the Bengal-Bihar coal-fields has been 66 million tons.

So far as the outlying coal-fields are concerned, I would like to assure the House that we are meeting in full all the requirements of wagons. The pit-head stocks in the outlying coal-fields have diminished considerably. In fact, today we are in a position to say that the railways are prepared to carry more coal from the outlying coal-fields than is available at present. We are meeting the requirements in full and we are in a position to offer more wagons if they would produce more coal. In fact, we would very much welcome it.

Coming to the Bengal-Bihar coal-fields, which supply the bulk of coal, there are three commitments. The first commitment is to give the highest priority to the supply of coal to the steel plants. We have been meeting and will meet in full the requirements of all the steel plants. There has been no occasion on which there has been any failure of transport in supplying coal to the steel plants.

Shri Tyagi: Is it a hope for the future or is it the position obtaining even today?

Shri Shah Nawaz Khan: There has never been any delay and we hope there will never be any difficulty.

Then there is the supply of coal to the washeries. That commitment we are meeting in full. The third is the supply of coal to other consumers about which there has been some difficulty. According to the targets given to us, laid down for us by the Planning Commission, we are required to carry 1,211 additional wagons of coal which, as my hon. friend, Shri Braj Raj Singh has stated, works out approximately to 242 additional wagons every day during the successive years of the Third Plan. As it is, we are already supplying approximately 200 additional wagons daily. In 1960-61 the daily average loading for this category was 3,398 wagons. In 1961-62 the daily average loading was 3,594 wagons. We hope, as we gain momentum and as we go on developing, we will be able to fulfil these targets. I submit that we are meeting these requirements fairly satisfactorily.

Shri Braj Raj Singh: These targets themselves are very bad under-estimates.

Shri Tyagi: What is the estimate of the Minister? Does he think that the targets are high enough or the targets are lower?

Shri Shah Nawaz Khan: As hon. Members know, the targets are not fixed by the Railway Ministry but laid down by the Planning Commission for us.

Shri Tyagi: The Ministry knows the demand. I want to know whether they will fully meet the demand or partly.

Shri Shah Nawaz Khan: We have limited resources and if we are required to carry any additional

traffic, firstly, we must be told well in advance, "you are expected to carry so much additional traffic". For carrying that transport, it is not as if all the trains are waiting and as we get an order, immediately we can carry that traffic. For carrying additional transport, we have to plan ahead, especially in areas where the traffic is already very heavy.

Shri Braj Raj Singh: May I interrupt the Minister for a minute? That exactly is our complaint. For years past we have been complaining that this bottleneck is there, and the Railway Ministry says that the Planning Commission is coming in the way. Now, we are not concerned with whether the Planning Commission comes in the way or the Railway Ministry comes in the way. Why not the railway plan well ahead?

Mr. Deputy-Speaker: He has to answer on behalf of the Ministry. Hon. Members can blame wherever they feel there is something wrong. Now let us hear him.

Shri Shahnawaz Khan: As I was saying, if we are required to carry additional traffic, we must be told well in advance.

Shri Braj Raj Singh: By whom?

Shri Shahnawaz Khan: Then, if we are expected to carry additional load, additional resources must be made available to us. This is specially so in eastern India, in the Bihar-Bengal coal-fields where the density of traffic is very high indeed. The lines there are running almost to saturation point and carrying of any additional traffic there, that is to say, increasing the number of trains in that area has to be planned very cautiously, as even a little dislocation of traffic upsets our programme very considerably in other areas.

As the House is aware, in areas where steam traction cannot cope with the traffic, we switch over to diesel traction as a prelude to electric

traction. Later on, we will go in for electric traction. In that part of the country we are now trying to run electric trains which will carry much heavier loads. That is the only possible way we can cope with the traffic.

In the switching over from steam traction to electric traction itself, during the interim period when changes are being made, when new lines are being laid, when the signalling system is being changed, all that leads to dislocation of traffic with the result in lines which are already under very heavy pressure we have to regulate the speed of trains. That also does dislocate our working. But that, I would like to assure the House, is only a very passing phase and I hope that in the near future when we shall complete the electrification up to Moghulsarai most of these difficulties will be over.

14 hrs.

I will also like to state that this is the busiest time of the year for the railways. This is, what we call, the peak period of traffic during the year when various sugar mills are in full swing and the traffic generally is at its highest. But even during this peak period, the House would be glad to know, the number of outstanding registrations, which is the real index of how the railways are coping with the traffic, has come down considerably. In February, 1961 on the broad gauge the number of outstanding registrations was 1,39,636. This year it has come down to 1,13,958. It is less by 25,678 wagons compared with the preceding year. That itself shows that the situation is improving. Out of these outstanding registrations 40 per cent are for foodgrains and a very large proportion of these are on the South Eastern Railway, particularly in the Bilaspur region about which my hon. friend, Sardar Saigal spoke. Our experience is that many of these indents are very much inflated and whenever we start supplying the wagons the merchants start cancelling their registrations. This is the

[Shri Shahnawaz Khan]

experience that we have had. Therefore I would very humbly like to submit that the transport situation is not nearly so alarming as hon. Members have tried to make out. In fact, I can assure this House that as far as the railways are concerned, every railwayman, in spite of what my hon. friends have said about discontentment and all that, from the highest to the juniormost railway employee is determined to see that the railways will not fail the nation.

A number of my hon. friends, Shri Mathur, Shri Somani, Shri Braj Raj Singh and others, feared that the remarks of the hon. Railway Minister in his Budget speech pointed towards the fact that there may be an increase in railway fares and freights.

Shri Thimmaiah: Freights you can increase but not railway fares.

Shri Shahnawaz Khan: It is rather difficult for me to understand this situation. On the one hand the House is unanimous in saying that the transport capacity of the country must be augmented, at the same time a demand is being made that there must be no increase in fares and freights. I am sure everybody will agree with me that if we are going to improve our transport system, resources must be found for it. As my senior colleague, the hon. Railway Minister, said the other day in his Budget speech, unless the railways' resources were augmented a temporary loan from the General Revenues of such magnitude as may be able to finance the Development Fund will be unavoidable. In this context I do not quite follow how Shri Narasimhan argued that customers should find transport economic. Surely, economy and working costs of the transport service have also to be considered.

I do not also follow the basis for Shrimati Parvathi Krishnan's statement that passenger fares have

reached a peak level as also the statement of Shri Bal Raj Madhok that in the last ten years third class passenger fares have gone up 2½ times. Unfortunately, none of these hon. Members are here.

Shri Tyagi: Somebody must be travelling without ticket. Therefore the higher charges are there.

Shri Shahnawaz Khan: As can be seen from page 4 of the White Paper on the Railway Budget, the last real change in passenger fares was made as far back as April, 1951. It is true that from the 15th September, 1957, the Railway Passenger Fare Tax was levied, but the proceeds of this do not accrue to the railways. They are made over to the general exchequer for transfer to the States. Even with the merger of tax on passenger fares from the 1st April, 1961, which secures simplicity of accounting, the railways have still to pay to the General Revenues during the quinquennial 1961-66 a sum of Rs. 125 crores annually in lieu of tax for transfer to the States. The incidence of the charge on account of the tax in any case averages to about 10 per cent only, even the maximum being 15 per cent. There has been no increase by 250 per cent as Shri Madhok has said.

I am grateful to Shri Mathur, Shri Muniswamy and other hon. Members who felt that the Development Fund of the railways needed streng'hening. I would like to state for the information of the House how much the railway fares have increased. All round we hear that the cost of living has gone up; prices of things have gone up; the price of coal has gone up; salaries have gone up. All these demands are there. The railways also have to operate. We have to pay our employees. We have to buy coal at the same rate as anybody else. Here are some figures which would be rather revealing.

Third class mail fares from the 1st April, 1951 are at the rate of six pies

per mile. These were the fares on the 1st April, 1951. At present the fares excluding the element of tax are roughly 6½ pies per mile for the first leg of 150 miles, six pies for the next 150 miles and five pies for 301 miles and over. If anything it has come down. That is the increase and my hon. friend was saying that there has been an increase of 250 per cent in railway fares. Then Sir, Third class—ordinary, on 1st April, it was 5 pies per mile. At present excluding the element of tax, it is roughly, 5 pies per miles from 1 to 50 miles, 5½ pies from 51 to 150 miles 5 pies from 151 to 300 miles and 4½ pies for 301 miles and over. This is the staggering increase that the Railways are supposed to have made. This is the situation. I leave the rest to the good sense of the House.

My honourable and revered friend Shri Tyagi for whom I have always had very great respect, spoke very vehemently and he said that the Railways had been a miserable failure and the Railway employees were simmering with discontent, and that wherever he went, railway employees, senior officers and junior officers came to him with their tale of woe and suffering. Shri Tyagi has been in charge of a department which is well known for strict discipline. He has been a Minister of Defence. He knows that it is just not done, it is against custom, against the conduct of an officer belonging to a particular service to go and air his view or narrate his tale of sufferings to other people. If he has anything to say, if he has any grouse, any grievance, it is up to him as a good officer to go to the head of his department or to go to his Minister.

Dr. Samantsinbar (Bubhaneshwar): not to be the representative of the people?

Shri Shahnawaz Khan: That is not done. I would very humbly like to submit, if anything ready demoralises people and leads to the deterioration of discipline, it is this encouragement to government servants to go to various

people and try to seek redress from them rather than from the department they serve.

Shri Tyagi: You are perfectly right I agree.

Shri Shahnawaz Khan: If any Railway officer has any grievance, always there are channels of representation. They can always go and put forward their grievances. It is not officer like,—it is just not done—for officers of high rank to go and talk about their department, what is happening there and it is just against the conduct of a high officer. I hope that the Railway Ministry will receive co-operation from my friends who are keen that there should be discipline in the service and that they will discourage people from going and making representations through channels which are not proper.

Dr. M. S. Aney: If such persons come to the Members, do you want them to say, don't come to us, go to your higher officers? If they say, we have gone to them several times and we are coming to you as a last resort, what do we say?

Shri Shahnawaz Khan: In that case, write to us that a case has come to my notice. (*Interruption*).

Mr. Deputy-Speaker: Order, order.

Shri Tyagi: I entirely agree with the remarks of the hon. Minister. It really spoils the discipline of the service that senior Member of Parliament or important people entertain their complaints. I entirely agree. But, would the Minister agree that he must set up some organisation in his Ministry which would collect these grievances and look into them?

Shri Thimmaiah: There are some Committees.

Shri Tyagi: You are not yet a Minister. I am asking the Minister.

Shri Thimmaiah: There are some committees to hear grievances.

Shri Tyagi He seems to know more about Railways.

Shri Shahnawaz Khan: The hon. Member, Shri Tyagi, named a senior-most officer of the Railways, Chairman of the Railway Board and he said that he was over 58 and he had been given three extensions. Again, Shri Tyagi has held a very important portfolio. He knows that there are Government instructions on the subject. These instructions state that in technical categories and in other scientific categories and in the case of people with technical qualifications, they may be given extensions freely up till 58. These are the Government instructions. It is not as if the Railway Ministry has defied all the instructions and we have gone out of the way to show a special favour to somebody. We, in this country, are trying to progress very rapidly. The House knows that there is a tremendous shortage of experienced technical personnel. If we give extension and retain beyond 55 any officers in service, it is only in the best interests of the country and the nation.

Shri Tyagi: Was promotion also given during the extension period?

Shri Shahnawaz Khan: I do not understand promotion. The Chairman of the Railway Board is a Member of the Railway Board like other Members. Only as the seniormost officer, he coordinates. There is no increment in his salary or anything like that. Just because he is the seniormost, he coordinates. His salary is the same as the salary of any other Member of the Railway Board. I think my hon. friend Shri Tyagi probably knows, when I went to Japan in 1956, I paid a courtesy call on the Chairman of the Japanese Railway Board. I think he was over 75 years of age. He was still retained in service and he held that important post because the nation wanted to benefit from his experience.

There are some other points and I will deal with them quickly. There has been some complaint regarding the punctuality of our trains. Although

I would admit that the punctuality of our trains is not up to the target that we have laid down, it is showing improvement every year. In the year 1957-58, the percentage of punctuality in all trains was 77.63. In 1960-61, it had risen to 85.75 and the same applies to punctuality of all other trains like mail and important through-trains and other passenger trains. The punctuality of our train-running is improving, not deteriorating as it has been sought to be made out. One thing I would like to bring to the notice of this House is that, perhaps, the most important reason why we are not able to attain the target of punctuality is the poor quality of coal that is made available to us. There was a time when the Railways were getting the best available coal in the country, metallurgical coal. But, now, we come very much lower down in the ladder. The first quality goes to the steel plants, then come the washeries and then the Railways. The quality of coal that is being supplied to us is poor. Sometimes we are having frequent failures on account of the poor quality of coal. Anyhow, we are trying to cope with the situation as best as we can.

Shri Radhelal Vyas and others said that there was discontentment among the railway staff. I might inform them that for the non-gazetted staff, there is a negotiating machinery existing on the railways, where all the staff have an opportunity of discussing their problems and their difficulties with the Railway Administration. And our relations with our staff are very cordial.

Shri Somani wanted that freight concessions should be given to encourage exports. We are doing that. On 47 commodities concessions in freight are being given. The House would be interested to know that during the current year the concessions given on all grades to export of manganese ore cost the railway revenues one crore of rupees per annum. Shri Somani said that we should accept the recommendation that 25 per cent relief

should be given. I think I am right in saying that there are certain commodities on which we give a much higher relief than this.

My hon. friend Shri Raghunath Singh is not here at the moment. He referred to the fact that certain representations were made to the railways and no replies had been received. We correspond only with the associations or unions which are recognised by the railways. The typists' association to which he has referred is not a recognised union on the railways, and, therefore, we did not enter into any correspondence with them.

Shrimati Parvathi Krishnan and Shri Raghunath Singh had differing views on whether the railway employees should be allowed to take part in elections or whether they should be barred from doing so. The orders are the same for all Government servants. Every Government servant has full liberty to exercise his vote. But Government servants are not supposed to go round addressing meetings and canvassing for any particular candidate, because we think that, that would be against the interests of discipline among the railway employees.

With these remarks, I once again thank the hon. Members who have taken part in this debate. I assure all the other hon. Members who have made certain valuable suggestions, but of a regional nature such as the introduction of more trains or the changing of timings of various trains etc. that all those valuable suggestions shall receive due consideration at the hands of the Railway Administration.

Mr. Deputy-Speaker: The general discussion on the Railway Budget is over.

14.24 hrs.

DEMANDS FOR GRANTS ON
ACCOUNT—RAILWAYS,
1962-63

Mr. Deputy-Speaker: Now, we shall take up the discussion on the Demands

for Grants on Account in respect of the Budget (Railways) for 1962-63.

There are no cut motions. Therefore, we shall take up all the Demands together, and the discussion would take place on all the Demands.

Hon. Members who desire to speak may be very brief in their observations so that I may be able to accommodate all those who desire to speak.

DEMAND No. 1—RAILWAY BOARD

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 26,70,000 be granted to the President, on account, for or towards defraying the charges during the year ending on the 31st day of March, 1963, in respect of 'Railway Board'."

DEMAND No. 2—MISCELLANEOUS EXPENDITURE

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 70,62,000 be granted to the President, on account, for or towards defraying the charges during the year ending on the 31st day of March, 1963, in respect of 'Miscellaneous Expenditure'."

DEMAND No. 3—PAYMENTS TO WORKED LINES AND OTHERS

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 7,02,000 be granted to the President, on account, for or towards defraying the charges during the year ending on the 31st day of March, 1963, in respect of 'Payments to Worked Lines and Others'."

DEMAND No. 4—WORKING EXPENSES—ADMINISTRATION

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 10,04,11,000 be granted to the President, on account, for or