

की एक जिम्मेदारी है। सदन के अन्दर जो विचार व्यक्त किये जाते हैं और जो यहाँ पर डिफ्रेंट प्वाइंट आक व्यू है उसका वे एक आब्रजेक्टिव प्रिजेंटेशन कंट्री के अन्दर करें। ऐसा मालूम पड़ता है कि कुछ प्रेस के प्रतिनिधि सक्सविजेट हो गये हैं और वे जानबूझ कर एक वायस्ड, एक पार्टिजन और एक केवल सरकार के पक्ष का ही व्यू प्वाइन्ट रखने का प्रयास करते हैं। (व्यवधान) साधारणतया नियमों के मुताबिक यह ब्रीच आक प्रिविलेज है क्योंकि जो भी यहाँ पर कार्य करते हैं कुछ उनका कर्तव्य है जैसे कोई लायर किसी केस को लेने से इन्कार नहीं कर सकता, जैसे कोई डाक्टर किसी पेसेंट को ट्रीट करने से इन्कार नहीं कर सकता। आप यह देखेंगे कि सदन का यह अपमान भी है क्योंकि जिस प्रकार की इसकी रिपोर्टिंग होती है।

**श्री उपसभापति :** आप कोई स्पेसिफिक इन्स्टांस दिखा सकते हैं ?

**श्री बनारसी दास :** जी हाँ, पर्सों की रिपोर्टिंग लीजिए 'स्टेट्समैन' और दूसरे पेपर्स की। यहाँ पर बहुत कुछ हद तक जिन लोगों ने अपने विचार पेश किये उनका कोई जिक्र तक नहीं किया गया है। तो यह मैं आपके द्वारा ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ फार्मली। मैं नहीं चाहता हूँ कि इस सबजेक्ट पर कोई ब्रीच आफ प्रिविलेज सदन में लाया जाय। लेकिन यह प्रेस की ड्यूटी है और मैं आपके द्वारा चाहता हूँ कि इस अधिकार की रक्षा की जाय।

MR, DEPUTY CHAIRMAN : The House stands adjourned till 2.15 P.M.

The House then adjourned for lunch at fifteen minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at fifteen minutes past two of the clock, MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.

## THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 3 BILL, 1972.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : Sir, on behalf of Shri K. Hanumanthaiya I beg to move :

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1972-73 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

*The question was proposed.*

**श्रीमती लक्ष्मी कुमारी चूडावत :** (राजस्थान) : उपसभापति महोदय, हमारे देश को रेलवे के ऊपर गर्व है और होना चाहिए। हमारी रेलवे देश का सबसे पुराना पब्लिक सेक्टर है। कई वर्षों से इसका हमारी आम जनता के बीच में सीधा संपर्क रहा है, सैकड़ों लोगों को, जनता को इससे लाभ पहुँचा है और इसने हमारे देश की बहुत बड़ी सेवा की है। उपाध्यक्ष महोदय, यह रेलवे एक बहुत बड़ा सेक्टर होने के साथ साथ एक बहुत ही तरक्की का वायस भी रहा है। इसीलिए मैं कहती हूँ कि हमें हमारी रेलवे के ऊपर गर्व है। कई वर्षों से, जब से यह हमारी सेवा करती आ रही है निरंतर, उसके साथ साथ हमें इससे अधिक लाभ भी होता रहा है। वर्षों तक यह लाभ भी देती रही, पिछले दशक में कुछ वर्षों तक इसमें आय के बजाय हानि होती रही। सन् 1965 में 1856 मिलियन का इसने पहली बार घाटा दिया, इसके बाद इस घाटे में उत्तरोत्तर वृद्धि होती रही। इस बार हमारे मंत्री महोदय ने एक बजट पेश किया है और वह नफे का, लाभ का बजट पेश किया है। हमारी शुभ कामनाएँ हैं कि यह लाभ इसमें हों। हम चाहते हैं कि वह लाभ में चले, लेकिन उपाध्यक्ष महोदय, हमें कुछ शंका है कि आया हम रेलवे के द्वारा लाभ प्राप्त कर सकेंगे या नहीं, और

[श्रीमती लक्ष्मी कुमारी चूडावत]

इस शंका के पीछे कुछ कारण हैं। वह कारण काफी ठोस हैं। रेलवे में जो फैली हुई बदइतजामी है, उसके प्रशासन पर जो बेरहमी से खर्च किया जाता है, वह एक कारण है, और इसके साथ साथ वहां चोरियां होती हैं, पिलफरेज होता है और जो लोग बिना टिकट के सफर करते हैं, यह कई मुद्दे ऐसे हैं कि जो हमारे विभाग में शंका पैदा करते हैं। जब हम रेलवे के पिलफरेज की ओर नजर डालते हैं तो पाते हैं कि रेलवे का विस्तार और विकास उस गति से हुआ है या न हुआ हो, लेकिन चोरियों में विकास और विस्तार बराबर बढ़ता रहा। मुगलसराय हमारा एक स्टेशन है जो पिलफरेज के लिए मशहूर है। इसे पैराडाइज आफ दि थोव्ज कहा जाता है और प्रति दिन एक लाख रुपये के माल की चोरी यहां होती है। 1968 में हमने इन चोरियों के लिए दस करोड़ का मुआवजा दिया और उसमें विस्तार होता गया 1971-72 में 13.26 करोड़ रुपये हमें मुआवजे में देना पड़ा जब कि हमें माल गाड़ी के भाड़े से आमदनी कुल 6 करोड़ होती है। आमदनी इतनी और मुआवजा उसके लिए देना पड़ रहा है 13 करोड़ 26 लाख रुपये आखिर यह चोरियां क्यों होती हैं। यह चोरियां मामूली लोग, कुली आदि नहीं करते, यह चोरियां साधारण मजदूर भी नहीं करते। इसमें मिले हुए लोग हैं, और दूसरे जालसाज लोग हैं। व्यापारी माल कम भेजता है और ज्यादा लिखाया जाता है। उसमें काम करने वाले मिले हुए होते हैं, हमारी रेलवे के बड़े अफसर उस जालसाजी में मिले रहते हैं और हमारी रेलवे का जो प्रोटेक्शन फोर्स है, रक्षक दल, वह रक्षक दल तो नाम का टी है, इस मामले में वह भक्षक का काम करता है। बिना मिली भगत के इस तरह की चोरियां नहीं हो सकतीं।

उपसभापति महोदय, अब इस बजट में एक आय यह रखी गई है कि इस बार यात्रियों की विशेष यात्रा के द्वारा 10 करोड़ 50 लाख रुपये

की विशेष आय होगी। मैं मानती हूं कि यह आय जरूर होगी, आवादी बढ़ रही है, यात्री लोग ज्यादा आते जाते हैं, यह आय होगी ही लेकिन जो बिना टिकट के यात्रा करते हैं उनका हिसाब क्या है। उसका अन्दाजा लगाया गया है कि 20 से 25 करोड़ तक बिना टिकट के यात्रा करते हैं जिनके ऊपर न रोक है न टोक है। मेरी समझ में नहीं आता कि आखिर इतने यात्री बिना टिकट के क्यों सफर कर पाते हैं, उन्हें चैक क्यों नहीं किया जाता। न बस में कोई यात्री बिना टिकट के जाता है, न हवाई जहाज में जाता है न दूसरे ट्रांसपोर्टों में जाता है तो फिर रेलवे में यह इतना क्यों होता है! इसके लिए कोई न कोई प्रबन्ध किया जाना चाहिये। चाहे पाँच पाँच या छः छः डिब्बों के पीछे एक टिकट चैकर लगाये या और कोई प्रबन्ध करें। इधर तो रेलवे यात्रा की दरें बढ़ती जा रही है और उधर करोड़ों रुपये का चोरियों और टिकटलैस ट्रेवलिंग में नुकसान होता जा रहा है। इस तरह का कम से कम 25-30 करोड़ रुपये का नुकसान आसानी से बचाया जा सकता है अगर हम इसके ऊपर ठीक से चैकिंग करें तो ख्याल कीजिये कि 25 से 30 करोड़ रुपये इस तरह से अव्यवस्था में चला जाता है, अगर इतनी बड़ी भारी रकम को रेलों के विस्तार में लगाया जाता तो इन दस सालों में इस राशि से हमारे सारे मुल्क में रेलों का एक जाल बिछ जाता और उससे हमारी न मालूम कितनी औद्योगिक तरक्की होती लेकिन हमारी बदइतजामी की वजह से हमें इतनी बड़ी राष्ट्रीय आय का नुकसान उठाना पड़ रहा है। इसी तरह से हमारा जो प्रशासनिक खर्च है वह बड़ी बेरहमी से खर्च किया जा रहा है। हमारा दृष्टिकोण खर्च करने का कुछ और ही है। उसका नमूना मैं आपके सामने रखना चाहूंगी। श्रीमन्, यात्रियों की अमेनिटीज के लिये जो मद रखी गई है वह 28 करोड़ 41 लाख रुपये की रखी गई और रेलवे बोर्ड की अमेनिटीज के लिये जो प्रावधान रखा गया है वह है 95 करोड़ 41 लाख रुपये।

यह कहां का हिसाब है ! जब कि करोड़ों यात्री रेलवे में सफर करते हैं तो उनको अमेनिटीज के ऊपर केवल 28 करोड़ रुपये का प्रावधान है और जो कुछ चन्द लोग हैं, आफिसर्स लोग हैं, उनके ऊपर खर्च किया जाता है 95 करोड़ रुपये। आज हमारे देश की मायिक यह जनता है और उसकी अमेनिटीज पर जो खर्च किया जाता है उससे तिगुनी रकम रेलवे बोर्ड की अमेनिटीज के ऊपर खर्च की जा रही है। तो यह एक सोचने का प्रश्न है कि हम किस तरह से अपने खर्च को बचायें, किस तरह से इसको ठीक लाइन पर लगाएं।

उपसभापति महोदय, जिस दिन हिन्दुस्तान में रेलवे शुरू शुरू में कायम हुयी थी उस दिन ब्रिटेन में कार्ल मार्क्स ने लिखा था कि अंग्रेजों के साम्राज्यवाद की वज्र खोदने के लिए हिन्दुस्तान में पहला फावड़ा चल चुका है। उनके कहने का मतलब यह था कि जब किसी मुल्क में रेलवे जाती है तो उससे उस मुल्क के जो कटे हुए क्षेत्र होते हैं, दूर पड़े हुए रीजंस होते हैं वह शामिल होते हैं और उससे देश एकता के एक सूत्र में बंधता है, जब रेलवे जाती है तो उससे औद्योगिक क्रान्ति होती है, जनता में जागृति आती है, इसीलिए उन्होंने यह कहा था। तो हमें इस नजर से देखना है कि हमें भी रेलवे से यही आशा है, यही आकांक्षा है कि रेलवे मुल्क में ज्यादा से ज्यादा औद्योगिक क्रान्ति को ला सके, औद्योगों को बढ़ा सके और एक ऐसा इंफ्रास्ट्रक्चर कायम कर सके जिससे कि जो इलाके पिछड़े हुए क्षेत्र हैं, जो आर्थिक दृष्टि से छोटे छोटे रीजंस रह गये हैं, उनमें औद्योगों को पनपा सके, एक इंफ्रास्ट्रक्चर हमारे विकास के लिये कायम कर सके। जब इस नजर से हम देखते हैं तो मुझे नजर आता है कि इस कसौटी के ऊपर कसने पर हमारी रेलवे सफल नजर नहीं आती है। यह मैं इसलिए कह रही हूँ, यह आरोप लगाने की गुस्ताखी मैं इसलिए कर रही हूँ क्योंकि मैं राजस्थान से आई

हूँ और वहां रीजनल इम्बैलेंस को मिटाने के लिए आज तक रेलवे ने इस दिशा में नहीं सोचा है, इस तरह से काम नहीं किया है। रीजनल इम्बैलेंस को मिटाना रेलवे का एक काम हो जाता है लेकिन जब हम राजस्थान की ओर नजर डालते हैं तो पाते हैं कि रेलवे ने वह समदृष्टि नहीं अपनाई जैसे कि एक मां अपने बीमार बच्चे या कमजोर बच्चे को उंगली पकड़ कर के आगे बढ़ाती है।

उस नजर से राजस्थान की ओर नजर नहीं डाली गई, राजस्थान रेलवे की नजर से नेगलेक्टेड रहा, उसे इग्नोर किया गया उसकी ओर ध्यान नहीं दिया गया। इसके पीछे क्या कारण है, कौन से बज्रूहात हैं ? तो मैं सदन में आपके द्वारा मंत्री जी के सामने इस बात को रखना चाहूंगी कि पूरे राजस्थान में कोई ब्राड गेज लाइन नहीं गई है, केवल एक लाइन है जो कोटा जाती है लेकिन वह राजस्थान के लिए नहीं निकाली गई है, वह बम्बई की लाइन है, रास्ते में राजस्थान की घरती में होकर निकाली गई है। इसके अलावा इन बीस वर्षों में राजस्थान में नयी रेलवे लाइन नहीं डाली गई, केवल 2 छोटी छोटी लाइनें डाली गई, एक उदयपुर से हिम्मतनगर और दूसरी जैसलमेर जाने के लिए, बहुत ही छोटे से टुकड़े हैं। लेकिन उसकी स्थिति यह है कि जो उदयपुर से हिम्मतनगर लाइन गई है, वह जनजाति के आदिवासी क्षेत्रों से होकर तो गुजरती है लेकिन वहां पर किराया जो लिया जाता है वह डेढ़गुना है। जिन आदिवासियों के पास पहनने के लिए, तन पर कपड़ा, कुर्ता पहनने के लिए नहीं है, लंगोट पहन कर लोग रह रहे हैं, उनके लिए डेढ़गुना किराया है। इसी तरह से जैसलमेर में लाइन गई है, मरुभूमि से होकर गई है, पाकिस्तान के बार्डर पर गई है, उसी तरह वहां के किराये में वृद्धि है। तो जैसा मैंने कहा, रेलवे ने इम्बेलेन्स की ओर ध्यान नहीं दिया, राजस्थान को आगे नहीं बढ़ाया।

[श्रीमती लक्ष्मी कुमारी चूड़ावत]

इस सिलसिले में मैं एक बात और कहना चाहूंगी। पहले से राजस्थान में 2 वर्कशाप्स हैं, एक जोधपुर में दूसरा अजमेर में। अजमेर का वर्कशाप बी० बी० एन्ड सी० आई० कम्पनी की रेल्वे का स्थापित किया हुआ था। उन दिनों अजमेर की वर्कशाप में लोकोमोटिव्स बनते थे, कैरिएजेज बनते थे, डिब्बे बनते थे, एक ऐसा वर्कशाप था जिस पर हमको गर्व था लेकिन आज क्या स्थिति है कि वह वर्कशाप जो लोकोमोटिव बनाता था, कैरिएजेज बनाता था वह अब केवल एक मरम्मत करने के कारखाने के रूप में रह गया है और मुझे अफसोस है कि हमारे यहां राजस्थान में जो लोकोमोटिव्स बनता था उस काम को आपने सौंपा है टाटा को। राजस्थान से उन चीजों को उठा लिया गया है। यही स्थिति हमारे जोधपुर के वर्कशाप की है, पहले जोधपुर एक छोटी सी स्टेट थी, वहां वर्कशाप्स था, उनमें हवाईजहाज तक की मरम्मत होती थी लेकिन आज उसकी स्थिति यह हो रही है जब पहले वहां 3000 आदमी काम करते थे तो आज घट कर केवल 1200 लोग रह गये। ये जो उदाहरण आपके सामने रख रही हूं, रीजनल इम्बेलेन्स के रख रही हूं।

इसी तरह से रेलवे का पब्लिक सर्विस कमीशन इलाहाबाद में स्थित है। राजस्थान के आदमी की वहां तक पहुंच नहीं हो सकती या राजस्थान के किसी निवासी को नौकरी नहीं मिल सकती। आज नतीजा हम देख रहे हैं कि रेलवे की सर्विसेज में राजस्थान के निवासी को बन परसेंट भी नहीं दिया जाता। न हमें हमारा हक मिल रहा है न हमें हमारी आवश्यकता की चीज दी जा रही है। इसलिए मुझे यह सब कहना पड़ रहा है।

राजस्थान में से होकर नार्दन रेलवे भी गुजरती है, वेस्टर्न रेलवे भी गुजरती है मगर हम नहीं जानते हम नार्दन में हैं या वेस्टर्न में हैं। बार बार राज्य सरकार के द्वारा और

एम० पी० के द्वारा माँग की गई कि मीटर गेज का अलग जोन बना दिया जाए ताकि राजस्थान वालों को कुछ उचित अवसर मिल सकें और रोजगार दिए जा सकें लेकिन इस ओर आज तक ध्यान नहीं दिया गया है।

उपसभापति महोदय, इसी तरह के एकाग्र नमूने और रखना चाहूंगी। जोधपुर और दिल्ली के बीच मेल चलती है लेकिन दिल्ली से जोधपुर जाने में, आज के इस द्रुतगामी समय में 18 घंटे लगते हैं जबकि जोधपुर में हमारी युनिवर्सिटी है, जोधपुर में राजस्थान का हाईकोर्ट है, वहां हजारों लोगों को कई किस्म के कामों से आना जाना पड़ता है लेकिन दिल्ली से जोधपुर आने जाने में 18 घंटे लगते हैं, और वह गाड़ी जोधपुर में पहुंचती है 12 बजकर 5 मिनट पर ये 5 मिनट विशेष तौर पर रखे गये हैं क्योंकि अगर 12 बजे से 5 मिनट पहले गाड़ी पहुंचती है तो रेलवे कर्मचारियों को भत्ता 75 प्रतिशत नहीं मिलेगा उनको 50 प्रतिशत मिलेगा, इस लिए 5 मिनट आगे लगाया गया है। उसके लिए माननीय मंत्री जी से मैं इतना ही कहूंगी कि हमारी जो जोधपुर की लाइन जा रही है वह लोहारू और चूर से होकर गुजरती है, इसका मतलब होता है 75 किलोमीटर ज्यादा चक्कर लगाना पड़ता है, हमें ज्यादा किराया भी देना पड़ता है, तो जबकि रेलवे लाइन पहले की बनी हुयी है जो कि फुलेरा रींग्स और डेगाना से होकर जोधपुर जा सकती है, ऐसा करने से 3 घंटे के समय की हमें बचत होगी, आप क्यों नहीं उस रेलवे लाइन को शुरू करते, उसमें खर्च का सवाल नहीं, केवल गाड़ी का रूट बदलना होगा।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : हिन्दी में रेलवे मिनिस्टर समझते नहीं हैं, न सुनते हैं।

श्रीमती लक्ष्मी कुमारी चूड़ावत : नोट्स लिखकर उनके पास चले जायेंगे। मैं एक दो बात और कहना चाहती हूं और माननीय सदस्य मेरा समय नष्ट न

करे। श्रीमन्, अहमदाबाद से दिल्ली मेल जाता है और यह हमारे राज्य की सबसे प्रमुख रेलवे लाइन है। इसमें यात्रा बढ़ती जा रही है और सामान भी बढ़ता जा रहा है। अभी रेलवे ने इस लाइन के बारे में सर्वे किया था और इस नतीजे पर पहुंचा कि आगे आने वाले वक्त में अत्यधिक मात्रा में यहां पर वजन बढ़ेगा। इसलिए मेरा आप से निवेदन है कि यहाँ पर डबल लाइन बनाई जानी चाहिए और इसे मीटर गेज से ब्राड गेज में परिवर्तित कर दिया जाना चाहिए। अगर आप समाजवादी नज़र से न देखकर पूँजीवादी नज़र से देखें तो भी यहाँ पर डबल लाइन का किया जाना आपके आर्थिक लाभ के लिए और देश के लाभ के लिए उचित होगा।

उपसभापति जी, पिछले कुछ वर्षों से जयपुर एक औद्योगिक शहर बनने जा रहा है। मध्यम साइज और छोटे साइज की अनेक फैक्टरीज वहाँ पर कायम हो गई है। वहाँ का बना हुआ माल बाहर भेजा जाता है। पहली बात तो यह है कि जो माल हम बनाते हैं उसको बाहर भेजने के लिए हमारे पास डिब्बे बहुत कम हैं। जो सबसे नजदीक की बड़ी लाइन है वह सवाई माधोपुर की है। जयपुर से जो माल जाता है वह पहले सवाई माधोपुर जाता है। बड़ी लाइन में सामान बदलता पड़ता है। जिससे सामान का बहुत नुकसान हो जाता है। अगर सवाई माधोपुर को जयपुर से बड़ी लाइन के साथ जोड़ दिया जाय तो इस समय जो हमें कठिनाई हो रही है वह दूर हो जायगी। इसलिए हमारी मांग है कि इस लाइन को बड़ी लाइन के साथ जोड़ दिया जाय।

उपसभापति जी, मैं एक प्रश्न आपके द्वारा मंत्री महोदय से पूछना चाहूँगी कि जयपुर को कोटा से जोड़ने के लिए आज से नहीं बल्कि पिछले कई सालों से चर्चा चल रही है। मुझे अच्छी तरह से याद है कि 1964-65 में इस बारे में सर्वे भी हो चुका था, इस लाइन को बनाने के लिए मंजूरी भी हो चुकी थी और

इसके लिए बजट में 50 लाख रुपये का प्रावधान भी हो चुका था, लेकिन इस लाइन का काम अभी तक शुरू नहीं हुआ और खटाई में पड़ा हुआ है। कोटा हमारा एक औद्योगिक शहर है और राजस्थान वालों के लिए कोटा उसी तरह से है जिस तरह से उत्तर प्रदेश वालों के लिए कानपुर शहर है जहाँ पर बड़े बड़े कारखाने खुले हुए हैं। आज कोटा में भी बड़े बड़े कारखाने खुल गये हैं, लेकिन हम कोटा का सामान राजस्थान से सीधा नहीं मंगा सकते हैं। अगर कोटा से कोई सामान मंगाना पड़े तो मध्य प्रदेश में रतलाम होकर वह सामान राजस्थान आता है। कोटा चित्तौड़गढ़ के नजदीक है और इस तरह से कोटा चित्तौड़गढ़ लाइन को क्यों नहीं जोड़ दिया जाता है जब कि इसके लिए मंजूरी हो चुकी है और बजट में 50 लाख रुपये का प्रावधान भी हो चुका है। मंत्री महोदय कैरेगोरिकली इस प्रश्न के सम्बन्ध में उत्तर दें।

इसी तरह से उपसभापति महोदय हमारे यहाँ बैंगनों की कमी है। इस वक्त राजस्थान की स्थिति यह है कि कोई 2200 इंडेंट पैडिंग पड़े हुए हैं और हम जो माल तैयार कर रहे हैं उसको इधर उधर नहीं भेज पा रहे हैं। (Time bell sings) मैं आपके हुक्म की तामील करती हूँ, लेकिन आपके द्वारा मंत्री जी से केवल इतना ही निवेदन करना चाहती हूँ कि जो रीजनल इम्प्लैमेंटेशन किये जा रहे हैं उनको दूर किया जाय। राजस्थान एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, उसको विकसित किया जाय। और जिस तरह से एक माँ अपने छोटे और बीमार बच्चे की अंगुली पकड़कर उसको आगे बढ़ाती है, उसी तरह से राजस्थान की रेलवे को सहारा देकर आगे चलाइये।

SHRI T. V. ANANDAN (Tamil Nadu) : Mr. Deputy Chairman, Sir, the Bill before the House is for authorisation and appropriation from the Consolidated Fund of India to the tune of about Rs. two thousand crores less Rs. sixty-seven crores. While participating in the discussion on this Bill

[Shri T. V. Anandan]

I start off with my commendation of the hon. Railway Minister and the railwaymen for the efficiency the Railways in this country have attained. If it is compared all over the world, I think we stand next to Japan and I believe there may come a time soon when the Indian Railways can even excel the Japanese National Railway.

Another point on which I want to give credit to the hon. Minister is his recent announcement in the other House to con^ done the break in service of several thousand railwaymen all over India. Sir, I may here point out that it is not the characteristic of Indian railwaymen to go on strike but for the instigation and encouragement being given by certain political parties in this country to take advantage of their support and to sell their politics in this country. Now, yesterday or the day before yesterday the hon. Prime Minister of India has asked the working-class of this country not to go on lightning strikes and thereby paralyse production. Of course, there are two views about it. It is a very good advice which should be given consideration, but I may say that the officialdom on the Railways also do not act prudently. Without giving proper intimation and notice they curtail certain privileges which the railwaymen have been enjoying. I may quote here for the information of the hon. Minister that house rent and city compensation allowance\* being enjoyed by the railwaymen in the southern part of the country, at Ambattur and Yelahanka, had suddenly one day been curtailed and when the poor railwaymen went to draw their salary, they found it short to the extent of Rs. 25/—. What would happen to the poor railwayman's family? There are political parties who would desire to take advantage of it and they would ask them to go on a lightning strike. Therefore here I would say that the hon. Minister must direct the railway officials that any privileges given to the workers should not be curtailed without prior intimation to the railwaymen. That clause was there in 1948. When we got independence there was an order of the Railway Board that the recognised union should be consulted before withdrawing any privilege. Where has that order gone? I appeal to you, Mr. Hanuman-thaiya, with your vast knowledge as the

Chairman of the ARC and as a Chief Minister, you must know what would be the feelings of the railwaymen and the working-class if a privilege is curtailed. So, here the officials should also be taken up for the spontaneous and lightning strikes. I hope you will give some order in this respect.

Now, coming to the working of the Railways, I have always had the opinion that the railway finances are sound and safe. It is the method of accounting that is in question. When there were many railways in this country, the Government Railways, the railways of the Maharajas of the States, the railways of district boards and municipalities, at that time the Britishers introduced the Indian Railways Act in 1890 which is still on the Statute Book. If you analyse section 21 (a) you will find that freedom is not given to the Railway Ministry to fix the freight of the commodities that they carry on the Railways. The restriction is still there. That restriction was all right in those days where they have said that the Central Government's order should be obtained before the freight rate on any commodity is raised. Now, when the Central Government is running the Railways, is it right to carry on with that rule? It needs amendment. Therefore, you must see whether there is any possibility of amending this old and outmoded Act of 1890. Section 72 is there which fixes the responsibility on the Railways. It gives liberty to the consignor and the consignee to exploit the Railways. Therefore, at least apply your mind to this aspect, before you come and say that the Railways are corrupted. The Railways are not corrupted. We start corrupted in this country of ours under democracy. If you go into the Vedic age, you will find that even during the days of the Vedas there was corruption. Even during the period of Ashoka there was corruption. Corruption is there from the day the world was born. Therefore, please do not say that the railwaymen are corrupt. Are we not corrupting the voters in this democracy? When we go for their votes we pay something to each voter. In the Supreme Court also it is there. The law-makers or the men who govern this country are the Members of Parliament. In the papers we see that so and so has been given Rs. 2½ lakhs to change his party. All these things

have happened. The judiciary is also corrupted. It is a fact. If you go to the High Court, do you get things done unless you tip some those people there ? Then why do you say that the railwaymen are the only men corrupted. But one thing I admit the compensation that you pay *for* pilferage is very high. Pilferage and theft should be stopped. If you give incentive to the railwaymen it would be stopped. I know the mind of the railwaymen. If you say to them that if savings are shown by way of stoppage of pilferage and theft, I will call the children of railwaymen and provide them with employment, that would work. That is the most needed situation in the country amongst the railwaymen today. But you may say that the Constitution comes in the way. The Constitution must be changed. If you want the Railways to function properly and justly as you desire. Therefore, this incentive must be given to the railwaymen that if they energise themselves and stop this pilferage, surely they would get an assurance from the Railway Ministry that their sons would be protected. That is the fundamental need today in the country taking the entire unemployment prevailing here.

Next, I would say that the Railways are functioning very well, and I also said how the accounting system is working. You are now serving to the extent of 124 crores of rupees to people. Nobody can deny that because the Railway is the property of the people. The railway should serve the people. About the suburban traffic and about carrying foodgrains and about the Defence, nobody can say anything against them. But when you carry iron ore, coal, coke, etc. why do you show a concession to them ? It amounts to Rs. 20.38 crores as the concessional traffic towards coal, iron ore, gypsum, limestone and dolomite which are used for the steel industries. When you raise the cost of steel and the cost of coal, is the Railway given any exemption there ? At the same time, you carry at a concessional rate all these materials to these factories—coal, limestone, dolomite, etc. Are you not reasonable in demanding that there should be an exemption made when the coalmine owners demand the price of coal to be increased and see that that is granted? Why then this one side traffic and exploitation of the railway in this case ? Therefore I say that there should be a reappraisal of the accountancy of the finance of the

railways. The Railway Ministry is fully aware that in the entire world the services are being subsidised by the Governments concerned. I can quote here the British Railways are given about £140 million for the social service that they do for Britain. So also the French National Railways got £157 million; the Canadian Railways get £41 million, the Japanese National Railways get £14.1 million and the Italian Railways get £185.8 million, all subsidised by the respective Governments for the social service that they do. But I am not now demanding that our railway should be subsidised in this poor country. But can I not now say: Why should you pay the dividend at 6 per cent, amounting to more than Rs. 152 crores ? Can you not be handed back that amount for development work ? Let us pay the dividend to the exchequer. But let that dividend be redirected to the railway for development work and that amount should be equally distributed all over the country. As the previous speaker spoke, certainly Rajasthan needs immediate attention. So also Orissa, Kerala and all these States. This sum of Rs. 160 crores or Rs. 175 crores whatever it may be according to the calculation, that should be ploughed back to the railways for implementing the employment programme. I know that the Railways is the only one department where the problem of unemployment can be solved to fulfil the desire of the great Prime Minister. I know what they are doing. On crash programme so many crores of rupees have been allocated. But it will not give permanent job. It will give seasonal job and the problem of unemployment cannot be solved. But if this amount is given to the Railways it would be permanent revenue yielding investment. The Railways will provide not only employment but you will get back 5 or 6 per cent, dividend on the capital that is allotted to the Railways. This point, therefore, you must think of.

Coming to another point, when Dr. John Mathai was the Railway Minister he expressed his desire to the Prime Minister to sit with the representatives of the Railway Board and the Federations for solving the problems of the railwaymen. In the forenoon at that meeting the railwaymen got some concessions at the time of negotiations. But in the afternoon the Railway

[Shri T. V. Anandan]

Board suggested that without him they would look after the whole thing.

Mr. Minister, you know that through a decision of the arbitrator you are spending Rs. 2^ crores by granting 12 days' casual leave to the four lakhs workshop staff. Now that 4 lakhs of workshop railwaymen enjoy 57 dSys' leave with pay, the other ten lakh of railwaymen can ask you : Why should there be discrimination ? They should also be given 15 days' paid holiday. And then you will have to yield to their demand; otherwise on the point of discrimination they will go to the Supreme Court under the Constitution to get this concession, granted to them because it is a discriminatory decision. Therefore, I say, Mr. Minister, in future if there is a difference of opinion between the Federations and the Railway Board on any question, you should, as the Minister, preside over that meeting, sit with the representatives of the Federations and the Railway Board and find a solution instead of referring the matter to an arbitrator or an adjudicator. There is the Adjudicator whose decision is yet awaited although it is over 2½ years. You are the true representative of the people. You have been elected by them, and you are answerable to Parliament. As representative of the people your status is the highest. Have a National Railway Labour Council where you should have three representatives of the Federations and three from the Railway Board and you should sit there as the Chairman. Find a solution. Refer the matter to the Arbitrator only if you cannot find a solution. I know railwaymen are not insincere. They are a patriotic lot in this country. They want to work for the country. And the Railway Board Members are also interested. But your interest is more than anybody's interest as the representative of the people. Therefore, please, follow the suggestion that I am giving you and adopt it if you think it is in the interest of the Railways.

Sir, another point. I say you must think of the encashment of leave to the railwaymen. They can accumulate to the extent of 180 days. But at the fag end of their service they do not enjoy leave. Therefore, why not introduce this system of encashment of leave ? If a man applies for one month

leave, grant him two months' leave, and one month's cash in lieu so that he can enjoy his one month's leave. And you can debit two months' leave to his account. Think on the lines of encashment of leave. There are some public sector undertakings who are adopting this policy.

Another point I would mention is that yesterday you said in reply to a question that a separate Wage Board cannot be granted to the railwaymen because they are classified as Central Government employees. If they are Central Government employees, may I point out that code rules are there for the day-to-day activities and the service conditions of the railwaymen ? And under Rule No. 705 of the Establishment Manual if the State Government or the municipality which extends the limits of the city, pays house rent allowance or city compensatory allowance to its staff, then it should be given to the Railway employees also in that State. Now the Tamil Nadu Government has extended the city limits to 34 kilometres in the city of Madras and to 16 kilometres in Madurai and Coimbatore and according to the recommendations of the Pay Commission for the State Government employees, it is paying these allowances. But when the railwaymen demand that under Rule 705, they are also entitled to the city compensatory allowance you say, "No, no, it is an issue to be settled by the Finance Ministry." This is not right. How can you say at one time that they are Central Government employees and at another time that the matter should be settled by the Finance Ministry ? You have got an independent Budget. You have got 1.7 million railwaymen under you. It is the biggest concern in the country. You must take a decision here. The code rules are there, it is not from yesterday but for 100-odd years they have been in force. In the case of bad climate allowance, you have said that if the State Government employees are entitled to it, the Central Government employees are also entitled to it. Here also if the State Government employees are entitled to H. R. A. and C. C. A., I think the Railway employees should also be granted those allowances, as per the rules in force.

Sir, another point that I want to make is that befitting the political situation in the country, you must create an atmosphere

among the working classes that the country is run purely on democratic lines and the Government desires to usher in democratic socialism. That feeling must be inculcated in the railwaymen. Now, if a poor railwayman appeals in a court of law against a decision of the Railway officials and the court fortunately gives a judgment in favour of the employee, immediately your Railway officials go in appeal to the High Court, and if the High Court turns it down, they go to the Supreme Court : because they are given the power of expenditure from the Railway revenues. This is not right. If the lower court gives a favourable judgment to the employee, I think in a democracy the officials must accept it, bow down their heads to the judgment and not go in appeal because it is not being spent from the pockets of the officials: it is spent from the Railway revenues, in reply to one of my questions, you have said that an amount of Rs. 45,000 has been spent on 41 cases in the last year or the year before last. This amount did not come from the pockets of the Railway officials but from the revenues of the Railways. Therefore, put end to that. Befitting the pledge the ruling party has given to people that they will eliminate poverty—*garibi hatao*—and unemployment, you must create a feeling among the workers that the country is going democratic lines and if the judgment is in favour of the workers, the poor man, the starving man, the Government will accept it and not go in appeal. I know you have gone to the Supreme Court in the case of the ministerial Railway staff who had been wrongfully retired at the age of 58. Now are you not paying them three years' salary for wrongfully retiring them ? Is this not wrong on the part of the Railway Board ? I have pointed out that it is wrong on the part of the Railways to take this decision. But you insisted on wrongfully retiring pre 1938 railwaymen. And now you are paying them in thousands, 36 months' salary, without getting a pie of work from them. Now, you should pass an order that in such cases, without consulting the Railway Minister, the Railway Board should not go in appeal to the Supreme Court or the High Court. This will suit the democratic set up of our country which the Prime Minister wants to build. Please let there be a thorough change in the outlook. Let the people realise that there is a truly democratic country for

poor people. In this House especially Bengali representatives always complain that the scarcity of wagons causes the scarcity of coal and coke and so industries are being closed. You have got only about 3.85 lakh wagons. Why do you not build more wagons ? A small country like the United Kingdom has got 10 lakh wagons. It is a small country of the size of Tamil Nadu with a population of five crores. It has got one million wagons. Yours is one of the biggest countries and it is now carrying 200 million tons of goods traffic. Is it not right on your part that you should have given forethought to your Op'an ? You should have by this time provided one million wagons in this country catering to the need of the industry. Or, there must have been some maldistribution of wagons. That also must be taken note of. And wagon construction should be introduced all over. When wagon construction was going on very well, I believe, there was an order from the Railway Board to stop construction at Ajmer Workshop and Goldenrock Workshop. Is that the way to do things ? When the Prime Minister says and when Young Turks are so vehement about getting rid of capitalists in the country, you are encouraging private capital by giving them the construction of wagons which was being done at Ajmer and Goldenrock Workshops. This way you are only encouraging private capital. Is this the democracy that has been envisaged by the Prime Minister ? I do not know whether the Prime Minister is aware of it or not. Therefore, it is not right. Give back the work to these Workshops which have been constructing these wagons so long and at a cheaper rate and also to time. They had fixed targets and the targets have always been fulfilled by these Workshops because they are adept in manufacturing locomotives and rolling stock.

Some more points I would like to bring to your notice. One of them is about the closure of Mandapam Loco Shed. Why should it be closed when you are not able to bridge the road from Mandapam to Rameshwaram ? It is under the Fourth Five Year Plan. You have laid the foundation stone for building that road bridge. It has not yet been completed. Once it is completed, it is good, Mandapam Loco Shed can be abandoned. Now, in the month of December and January the Pamban bridge goes out of

[Shri T. V. Anandan]

commission. Then the coal stock will be diverted through boats to Rameshwaram. From Pamban to Rameshwaram it is about 12 miles distance. If you abandon this coal supply, Rameshwaram will cut off from the mainland of Ramnad district. Therefore, your railway officials should think on these lines, not on the lines of economising over staff or on showing some savings. They should not have this closure for economising on staff or on showing some savings. It is not wise on their part to do so. Then there are people still working 14 or 16 hours on the Indian Railways, especially the running staff. When you want to give employment to more men, is it not right that you should curtail this overtime? I know that there are some drivers who claim Rs. 400 as overtime although their basic pay is only Rs. 200 or Rs. 240. They claim Rs. 4.0 in the shape of overtime. With that extra money you can employ another driver. Is it impossible to work the railway men to eight hours? It is very easy. If they make up their mind, they can do it. So, it is not light. Therefore, I say the running staff should be classified as "intensive". When pilots can be given as much as Rs. 6000 because of the responsibility, the intricacy and the danger that is involved in their duties, the driver of an engine can also be asked to work for eight hours because he is the first man to be sacrificed in an accident. He also faces risk 3 PM. and danger and therefore his hours of work should be reduced and he should be classified as 'intensive'. He should not be allowed to work for more than 8 hours. This will not only satisfy running staff, but you will thereby create more employment potential on the Indian Railways. I say this because Indian Railways alone can solve the problem of unemployment. Not merely 1.7 million jobs, but you can create another 1 million jobs, if you can give connection to the entire village in the country. Now you have only 60,000 kms. In England which is a small country and is only as big as Madras State they have 55,000 miles of rail. Where is 55,000 miles of rail in England, a small country and where is 60,000 kms. in such a big country as India? You construct more railways and increase the employment potential in the country and similarly you

curtail the hours of work and create more employment opportunities for others.

Another important point is about the confidential reports.....

MR. DEPUTY CHAIRMAN : You have already taken half an hour. There is one more speaker from your Party.

SHRI T. V. ANANDAN : Then I will not elaborate my points. Confidential reports are not necessary because all are Indian. They are the people who elect you. They are the king-makers in this country, they give you votes. Why do you doubt them? When you doubt them, they should also doubt you. Therefore, remove this confidential report system because it was introduced by the Britishers not by any one of us. This system should be scrapped.

Then about electrification. Even yesterday I received an assurance from the Minister that in the Fourth Plan, electrification scheme will be taken up between Arkonam and Madras as soon as the Vijayawada electrification scheme starts. It is very good. But this Madras-Arkonam electrification scheme should be done by the Southern Railway and not by the South Central Railway. Originally I agree it was to be done by the South Central Railway. But now I say that this portion of work should be done only by the Southern Railway.

Another important point is about recognition of Unions. You must take the credit for giving recognition to the three projects, namely, Integral Coach Factory, Chittaranjan and Varanasi workshop. Last month our Defence Minister gave recognition to the Avadi Tank Factory. Why should then recognition be not given by the Railways for their unions? It is a very great issue which will create trouble in the future. Therefore I say at least those who are affiliated to the Federation should be given recognition. You have yourself admitted that they are doing very good work for the national interest.

Another point is this : Have you ever visited the Parliamentary Reservation Office? If not, you should. We are going there every day...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : There is no time left for the other speaker from your Party.

SHRI T. V. ANANDAN : Kindly pay a visit and do something about it. They are booking Rs. 9,000 every day. For that, look at the staff, look at the amenities that you have provided. I think it is very difficult for Members of Parliament to go there and stand there. Please think over this matter. I think there is good future for the Railways under your leadership.

SHRI H. S. NARASIMAH (Mysore) : Mr. Deputy Chairman, Sir, I support this Bill. I congratulate the hon. Minister for Railways for having produced a surplus budget for us. But, Sir, still there are certain vital problems that confront our Railways which are to be tackled.

Sir, the most important problem is the problem of ticketless travel. Ticketless travel has been causing continuously a loss of nearly Rs. 25 crores every year and this problem requires to be urgently tackled by the honourable Minister. Sir, the Third Class compartments have become free for all and there seems to be absolutely no accommodation even for the ticket holders. Now, if this kind of ticketless travel has to be tackled successfully, apart from the ideas or the projects that the Railway Minister may have, in involving the States and seeking their co-operation for tackling this problem, I would suggest, Sir, that every compartment must have Conductor, a Conductor, a Conductor capable of checking this rush of people into the compartments rather by show of force and strength. Now, as the situation stands, I find even the legitimate ticket-holder finds no place in these compartments, particularly in the Third Class compartments. So, Sir, this is an urgent problem both from the point of view of raising the revenues and also for providing the much-promised and much-talked-of amenities for the Third Class passengers. So, Sir, the suggestion that I have given probably deserves consideration at the hands of the hon. Minister.

The second problem, Sir, which has been a menacing one is the problem of mounting compensation claims which are being settled every year to the tune of nearly Rs. 13

crores. This is also within the knowledge of the honourable Railway Minister and I know, Sir, he has been taking steps to tackle this problem. But, if this is to be tackled successfully, the officers in the higher echelons of the Railways should not confine themselves to their Headquarters and simply content themselves with their supervisory role from the places where they are, but they should proceed to the spots, spots where there are heavy leakages, pilferage, etc. and must mix with the lower and subordinate ranks and create an atmosphere of confidence and courage so that any possibility of collusion between the subordinate officials and the offenders may be completely excluded.

Sir, there is another problem which I would like to stress for the consideration of the Railway Minister and that is the problem of discipline amongst the railway employees. As it is, Sir, I find that many grievances are voiced, many kinds of dissatisfaction are expressed, by the railway-men in their conferences and their standing grievance seems to be with reference to the wage structure and the service conditions according to which they are working and they seem to be very unfavourably placed when compared to other workmen in the public sector undertakings in an analogous situation. If this dissatisfaction on the part of the railwaymen has to be removed resuming in the successful working of the Railways, the only doctrine that has been accepted and that can be prescribed for the Railways is that of worker's participation in the management. This has been experimented in certain public sector undertakings and found successful. I see no reason why this should not be extended to the railwaymen as well. Contented and honest workmen in the railways, one of the biggest public sector undertakings in our country, will go a long way in helping the Railways in solving these problems producing better results and reducing losses.

With these observations, Sir, I support this Bill.

श्री डी० के० पटेल (गुजरात) : श्रीमान्, विनियोग (रेलवे) संख्या 3 विधेयक, 1972 जो हमारे समाने प्रस्तुत है और उसमें जो राशि

[श्री डी० के० पटेल]

अरब खरब रुपयों में बताई गई है वह रेलवे के प्रयोजनार्थ खर्च के लिये है। वैसे बताया गया कि यह सरकारी क्षेत्र का बड़ा प्रतिष्ठान है, लेकिन वह कई सालों से घाटे में चल रहा है। वैसे देश में जो 11.50 टी० कारपोरेशन है या प्राइवेट बसेज हैं और उनका जो किराया है उसकी तुलना में रेल का किराया जनता को थोड़ा सस्ता पड़ता है। इसलिए जनता उसमें अधिक यात्रा करती है। लेकिन हम उन्हें क्या सुविधाएं देते हैं ?

हमारे देश के अधिकांश लोग तीसरे दर्जे में सफर करते हैं। हर एक गाड़ी में देखिये, हर एक डिब्बे में देखिये, पैर रखने की जगह नहीं है। लोग शोचालय में खड़े-खड़े जा रहे हैं, डिब्बों की छतों पर बैठ कर के जा रहे हैं और दो डिब्बों को जोड़ने का जो बफर होता है उस पर बैठ कर के जा रहे हैं। यानी हमारी जो गाड़ियां हैं वे जनता के लिए पर्याप्त मात्रा में नहीं हैं। इसलिए दुर्घटनाएं भी होती होंगी और कई लोग मरते रहते होंगे। ऐसा अखबारों में आता रहता है। लेकिन कोई खाम उसके लिए हम सोचते नहीं हैं।

उसी तरह से कार्य क्षमता की दृष्टि से देखें तो हमारी जो रेलें हैं, वे समय पालन के बारे में बहुत पीछे हैं। समय पालन जैसी बात उनमें रहती नहीं अब हमारी जो यात्रिकता है, उसमें कुछ बिगाड़ आ जाता है या कुछ खराबी आ जाती है जिसके कारण हमारी गाड़ियां समय पर नहीं पहुंचती हैं।

जो रेलवे दुर्घटनाएं बढ़ती जा रही हैं उन का कारण क्या है, उसको भी देखना होगा, क्योंकि 1970-71 में जो रेल दुर्घटनाएं हुईं वे करीब 777 थीं और गत वर्ष 1971-72 में रेल दुर्घटनाएं करीब 804 हुईं। यानी हम दुर्घटनाओं में आगे बढ़ रहे हैं।

वैसे जो जोन बने हुए हैं, वहां यात्रियों

की सुविधाओं का इन्तजाम तो किया जाता है, लेकिन सुविधाएं इतनी पर्याप्त नहीं हैं जितनी होनी चाहिए।

एक और बात की ओर मैं, ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ, जो हम से पहले माननीय सदस्य ने भी कहा और वह यह है कि देश में वैगनों की कमी है। आये दिन यह भी अखबारों में पढ़ा जाता है कि कभी 5 हजार या 10 हजार घूस के दे दिये जायें तो आपको चाहे जितने वैगन्स मिल जायेंगे। इसका मतलब यह हुआ कि मिसमैनेजमेंट भी है और करप्शन भी है। हो सकता है कि वैगनों की कमी भी हो। लेकिन देश में एक जगह से दूसरी जगह अगर रामेटीरियल नहीं पहुँचता है तो उद्योगों के विकास में भी बड़ी हानि पहुँचती है। इसलिए इसके बारे में रेल मंत्रालय और माननीय मंत्री महोदय को गम्भीरता से सोचना चाहिये, यह मेरा अनुरोध है।

वैसे दूसरे देशों में जो टोटल रेवेन्यू रेल की होती है उसका ज्यादा हिस्सा स्टॉफ के पीछे लगाया जाता है। हमारे देश में रेल कर्मचारियों के पीछे टोटल रेवेन्यू का करीब आधा हिस्सा लगता है।

कैटेगरी बंटी हुई हैं कर्मचारियों की, उनमें असंतोष है तो इस असंतोष के कारण को भी हमें सोचना पड़ेगा। आज आये दिन हम हड़तालों की बात सुन रहे हैं। इसके लिए जो बंध या अवैध, पंजीकृत हों या न हों रेलवे मंत्रालय द्वारा जो भी यूनियनों को, उनको मान्यता मिले ही मिली हो या न मिली हो, उनके साथ मन्त्री महोदय का संबंध स्थापित होना चाहिए और उनकी क्या तकलीफें हैं और उनकी क्या मांगें हैं उन मन्त्री महोदय को सुनना चाहिए और उनके बीच एक ऐसा संपर्क स्थापित हो जाना चाहिए ताकि कर्मचारी यह महसूस करें कि उनकी तकलीफों से मन्त्री महोदय अभिज्ञात हैं। अगर ऐसा हो तो सम्भव है कि रेलवे के मिस-मैनेजमेंट में थोड़ा सुधार हो।

आम तौर पर जब हम लोग रेलवे में सफर करते हैं तो टी० टी० ई० और कंडक्टर मिलते रहते हैं और वे अपनी यूनिफॉर्म के बारे में और अपनी मांगों के बारे में बतलाते रहते हैं। उन की लम्बे अर्से में मांग है कि उनको रनिंग स्टाफ में गिना जाये, लेकिन उनकी कोई सुनता नहीं। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि रेलवे में जो टी० टी० ई० और कंडक्टर स्टाफ जो है उसको वे रनिंग स्टाफ में लाने के लिए कोई कार्यवाही शुरू करें।

सुना है कि कर्मचारियों के शांतिपूर्ण आन्दोलन को भी आपके मंत्रालय द्वारा दबाया गया है। आन्दोलन में शरीक होने वालों के प्रति बदले की भावना रखी जाती है। उन्हें ब्रेकइन साबिस दिया जाता है और नाना प्रकार के मुकदमों में उनको फंसाया जाता है। अन्याय के प्रति शांतिपूर्ण आन्दोलन करने वाले कर्मचारियों पर अगर इस प्रकार का व्यवहार किया जायगा तो वह ठीक नहीं है।

अन्त में मुझे पश्चिम रेलवे के विषय में थोड़ा कहना है। पश्चिम रेलवे के अन्तर्गत ताप्ती बैली रेलवे, जो गुजरात एवं महाराष्ट्र को जोड़ती है, वह रेलवे कई वर्षों से जैसी की तैसी है और उसमें कोई परिवर्तन नहीं आया है। उसमें कोई नयी चीज नहीं हुई है। वह सिंगल लाइन ही डाली गयी है। उसमें जो स्टेशन बने हुए हैं उसमें बहुत से स्टेशन तो अब औद्योगिक टाउन बन गये हैं। ब्यारा एक टाउन है जहां केमिकल फैक्टरी हैं, सीमेंट प्रोडक्ट फैक्टरी है और वहां और कई प्रकार की फैक्टरीज और कालेज आदि हैं और वहां गाड़ियों की शक्ति आदि भी होती रहती है। वहां आबादी भी काफी बढ़ी है। वहां के लोगों की यह मांग है कि वहां एक रेलवे ब्रांचिंग ब्रिज दिया जाए, लेकिन अभी तक उनकी मांग की ओर कोई खास ध्यान नहीं दिया गया है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वे उसके बारे में कुछ मदद करें।

गुजरात में वेस्टर्न रेलवे में बिलीमोरा बार्डर नैरो गेज लाइन है। वह पुराने जमाने की लाइन है। वहां फारेस्ट एरिया है और वहां से इमारती लकड़ी आती है और उसके लिए वह नैरो गेज लाइन अब काम नहीं दे पाती। उसमें ज्यादा खर्च भी नहीं है। इस लिए उसको अगर ब्राड गेज कर दिया जाय तो हो सकता है कि उससे रेलवे को काफी फायदा ही। धन्यवाद

SHRIMATI SUMITRA G. KULKARNI (Gujarat); Mr. Deputy Chairman, before I commence my speech about the Railways Appropriation Bill, I would like to congratulate the Minister on the remarkable achievement that his Ministry achieved during the Bangla Desh crisis. I think that in the annals of history nowhere a nation was called upon to transport so many troops, so many goods, so much construction material and all kinds of transport facilities that were needed to cope with the crisis of a nature of Bangla Desh over a long period of ten to twelve months and that is where our Railway Ministry under the able guidance of the Minister carried out their duty ceaselessly and faultlessly with tremendous zeal and dedication. The second point which impresses me very much and which pleases me also is the keen desire of the Minister for finding the deficit of Rs. 16 crores from within his own Ministry. The normal tendency is to look for loans here and there or to take a further loan and borrow money from Government but the Minister has put down his foot. He wants to improve the quality of administration and to cover up the gap of Rs. 16 crores with his own Ministry. However, I may point out that I do not think that the Railway budget can be described a deficit budget. On the face of it, it does show that we are short of Rs. 16 crores. But let us have a look at the figures. Our estimated gross receipt for the year 1972-73 is Rs. 1106 crores. Our estimated expenditure comes up to Rs. 950 crores. That means we have got Rs. 152.3 crores as surplus. However out of that we have to meet three liabilities. The main liability consists of dividend to the tune of Rs. 159 crores which is payable to the Government. No other public sector corporation assures any dividend. But this is not the case with the Railways. Under the Indian Railways Act it specifically lays

[Shrimati Sumitra G. Kulkarni]

down a fixed liability for dividend which is charged every year to the account and as such.) I feel that when the Ministry pays the dividend, it cannot be described as running in loss. The Rs. 16 crores of deficit has arisen from the repayment of the previous year's loan. However, this deficit could not be described as a surplus because as yet the Railways are not able to generate enough surplus for reinvestment or fresh investment for development purposes. So, we have to admit that as yet we have not come to a state where the Railways can claim large margin of profit or surplus for the development all over the country. However the point on which I congratulated the Minister brings out one more important thing which is very satisfying, namely, that a high degree of administrative potential exists in the Railway Ministry. But here I have a question to ask, is it necessary that this high degree of administrative ability should come to the fore only under the dire distress that we experienced during the Bangla Desh crisis? It is true that under a crisis most people are apt to sink their differences and forget their acrimony and they put their shoulders together in the interest of their mother country and that is what we did, but should we not make efforts to institutionalise the high administrative ability and make it a regular feature of the Ministry. Should we leave it to wait for a time when we are faced with a crisis? What I would like the Minister to find out is what kind of leadership is needed which will make our people in the Railway Ministry to work with the same degree of commitment as they did during the Bangladesh crisis. Another thing is that if we want this administrative potentiality and this degree of commitment, which they are capable of, it is necessary that we create the climate where such innovative administration can flourish. Do we have such an administration where we can perpetuate it? As against these two very solid points in favour of the Ministry of Railways, there are some risks as well. The Railway Minister says in his speech—I refer to paragraph 18—that production of steel and coal is anticipated to increase and furnish considerable traffic to the railways and traffic in foodgrains, fertilizers and petroleum products is also likely to go up. As a result of all these factors the railways

are going to get much greater business and improve their earnings. Now in these very lines I am able to hear a tone of complacency. What they say is, those Ministries are working and producing things and so we are going to increase our business and so we have done our duty. I ask, is it an achievement of the Railway Ministry? Is it not the achievement of the Steel, Coal and Mining Ministries? It is they who have functioned well and incidentally the railways are getting more business, since they are the prime transport agency in the country. They are showing returns and profits but surely that is not as a result of their contribution. So there is a danger of complacency if we were to feel that the crisis is over, better days have come and now we can relax; we have achieved all that we could and we need not bother any further. Whatever improvement that is anticipated it is all because of external conditions. The important question is: Has the Railway Ministry got anything to show by way of improving the quality of their service, by way of improving their reliability, by way of lowering the cost of the service rendered by them? I would like the hon. Minister to tell us what the Railways are contemplating to do for improving their performance in each of these areas, i.e., quality, reliability and cost. You will agree with me, Sir, that our quality is no quality whatsoever. We really do not have any quality worth speaking in the services rendered by the Railways. As far as reliability is concerned, I am sure the most unreliable thing today is the Indian Railways and lastly the costs are going up every time; the freight is going up the fare is going up so much that the poor man can ill afford to travel by rail. I am sorry to state that I do not see any indication of these goals anywhere in this report.

SHRI O. P. TYAGI (Uttar Pradesh) :  
But the Railway Minister is reliable.

SHRIMATI SUMITRA G. KULKARNI:  
Of course, the Minister is reliable. I started with congratulations for him; I do have great faith in his ability; otherwise we would not have coped with the Bangla Desh crisis. But from these pages I do not see any efforts to achieve these rather abstract goals as I would put it. On the contrary I find a justificatory approach on behalf of the Railway Minister.

Here is a Report entitled "A Review of the Performance of the Indian Government Railways". This contains innumerable statistics. On page 65 of this Report you find a comparison made between the Indian Railways with those other countries regarding average rate per passenger kilometre and average rate per tonne kilometre. Of course, India is the lowest in this with a passenger kilometre rate of 2.50 paise and 5.41 paise per tonne kilometre. As against these the figures relating the USA are 16.74 and 7.28 respectively. But these figures are highly misleading. These figures are worked out by just multiplying the dollar by Rs. 7.50. What I say is, a comparison can be done only where there is some common ground. Only a like can be compared with a like. Can we go and compare ourselves with the US when there is nothing in common between the two countries? How can we do that? The conditions are not similar. So, whatever is indicated by these statistics is really misleading. I will explain how. The USA has got the highest tariff of 16.74. I know many of our friends in this House have visited the United States. Can we ever expect two to find there the equivalent of the Janata Express packed with passengers like sardines in the unbearable heat of 135 degrees in Dhaubad? Can you even imagine such a thing in the States? All the trains in the United States are air-conditioned. They are heated during and cooled during summer. If they make a statement that a certain train is going to arrive at 7.35 hours in the morning, it remains 7.35 hours. And it does depart at its scheduled departure time. Can we promise such things in our country? We cannot do it. I am referring to the United States because it is given in this Report; otherwise I would never have made this comparison. I am not an admirer of the United States but because our Ministry has compared itself and said that our rates and fares are the lowest in the whole world and those of the United States are the highest, so I am indulging in this comparison.

Then, Sir, no one in the United States, I am sure, has ever to sleep outside the booking office twenty days ahead of the planned journey to travel by train for a mere 300 miles distance between Ahmedabad and Bombay. Sir, I do not know whether my revered Minister friend has ever gone

and purchased a ticket for travel by rail in the last ten years. But I do, I am a mother and I am a wife. My husband is a professor and I have to offload him in various ways. So I have many occasions to visit railway station and undergo the humiliation whenever we want to undertake a journey by rail. I can easily claim privileges being a grand daughter of the Mahatma and being member of this House. But I don't like to ask for special privileges and so I go myself. Besides I like to find out things for myself. I must admit that I have had poor experience. The extent of humiliation that people have to undergo cannot be fully described. Such things don't exist in other countries and so it is better that we don't compare ourselves with other countries and don't indulge in this exercise of complacency. In the United States, high quality, reliability and adequate cost control in addition to a fair and equitable return for the traveller's fare are assured. If they charge you high rates, they assure you a high degree of service. As against this what does our Indian Railway do? It favours us by giving 6 feet x 11 feet accommodation in a three-tier sleeper coach. Is this a fair comparison? Besides, why do we waste time in collecting this sort of statistical figures and having these Tables prepared? I am sure in the Railway Ministry a number of statisticians and a number of experts must be spending their valuable time in collecting all these figures and multiplying them by Rs. 7.50 and gloating over the fact that our railways are the least expensive and our rates are the lowest in the world. I think this is a meaningless fruitless and a very absurd exercise which we can avoid. We have no time for indulging in such things. The cost in the United States is very high and so they are charging the highest rate, and even after charging this high rate of 16.75 paise per kilometre, their rail-road is still running at a loss. That indicates their cost of fuel. Their salary structure, the wages and all the rest are correspondingly high and therefore their rates are high. Therefore, multiplying the dollar by Rs. 7.50 does not help and we should not indulge in this sort of internal comparison. This is also bad for another reason. The officers who run the railways feel, "Oh! we are doing very well." And it makes them feel complacent.

Another indication of justificatory app-

[Shrimati Sumitra G. Kuikarni]

roach is where the Minister says in his speech that he is forced to increase the fare and the tariff because the costs have gone up. I ask : why have the costs gone up ? Whose responsibility is it to control the costs ? Now, here is a ten-rupee note and the Governor of the Reserve Bank solemnly promises me or anybody to pay rupees ten on demand. The question is can it purchase today what it did yesterday or months back or a year back ? To-day this ten-rupee note could purchase a certain amount of goods, Today it does not purchase as much as it did yesterday, and I am sure none of us are sure what it will purchase tomorrow. To give you a small example, with this ten-rupee, today I can travel as a I Class passenger from Ahmedabad to Baroda, a small distance of 78 miles, but the way our Minister is going about and increasing the fare, I am not sure whether next week this ten-rupee note will do for the same distance and that I shall not be detained at Amul Dairy at Anand. And what will I do then. The point that I want to make is...

Dr. BHAI MAHAVIR (Delhi) : You can walk the rest of the distance.

SHRIMATI SUMITRA G. KULKARNI : Walking is quite all right, but the point that I want to make is this. Does the Railway Minister realise that the single largest agency in controlling the cost are the Railways themselves ?

SHRI BHUPESH GUPTA (West Bengal) : The hon. lady Member has travelled to Mr. Hanumanthaiy's Benches without any payment at all.

SHRIMATI SUMITRA G. KULKARNI : If there is one single agency in this country which adds to the cost and which is capable of reducing the cost, it is the Railways themselves. After all what is cost ? Cost also includes freight and the freight is more or less completely controlled by the Railways. Costs go up not only on account of supply being less than demand, but also because supply becomes less as a result of the failure of the Railways to move goods in time. One example I will give about Ahmedabad. a month back there was a coal crisis in Ahmedabad and it is said that the

Railways had failed to move coal in time. At the same time, the atomic energy reactor at Trombay also failed. Because of the coal shortage the industry came to a standstill. There was a shortage of power supply which further augmented the difficulties of the industry. If we had the supply of coal. I am sure the thermal power-houses would have continued to supply power to the industries and they would not have come to a standstill. Naturally the cost shoots up. But the Railway Minister says since the cost has gone up, he has to raise the fare. Where do we stop at this rate ? In other words, I want to ask : Does he realise that as the most important agency of the Government for transportation, they are equally responsible for controlling the costs of goods and services in the country ? Just as the Finance Ministry is responsible for holding the price-line, for keeping the smooth flow of money and for controlling costs, the Railways must realise that they are equally responsible for controlling the cost of goods. They should be aware of it and should be alert towards this duty of theirs. Unfortunately, I do not see any evidence of this awareness in this report.

(Time bell rings.)

SHRI BHUPESH GUPTA : I would request you to let her speak a little more.

SHRIMATI SUMITRA G. KULKARNI : Please excuse me for taking a little more time. The costs increase not only because of the interaction of supply and demand but also because the manufacturers as well as the consumers are forced to incur a high inventory-carrying cost. A high inventory of stocks has to be carried because the manufacturer does not know when he will get his wagon. He has to apply and wait in a queue for a wagon and even then he does not get it. Warehouses and factories are overflowing with goods. Coal accumulates at the pitheads. They are not able to dispatch goods to different destinations in the country. Why? It is because the wagons are not there. The holding of excess stock has to be financed. He cannot keep the stock without losses. He has borrowed money from the bank. He has not sold his goods and as such he has not received any payment. So, he has to borrow further money and a high rate of interest has to be paid on this borrowing. So, scarcity is created in the midst of plenty.

An artificial scarcity is generated because our railways are not able to transport the goods. Now, what does the Railway Minister propose to do about controlling this aspect and making the Railway Ministry realise that it is the responsibility of the Ministry to control the cost-structure of the country and redeem the promise of the Governor of the Reserve Bank? If he is to be held responsible for his promise and if this ten-rupee note is to purchase all the goods that he promises, then I think it is necessary that the Railway Ministry and its officials realise that it is their business to control costs. In conclusion, I have got three very brief points for the serious consideration of the Railway Minister. The first is creating a climate in this Ministry whereby the efforts at improvement are not slackened. There is a tremendous ability, administrative ability in the Railway Ministry and they are capable of plucking the stars from the heavens if they want. Please that should be perpetuated, and this high quality of administrative efficiency displayed during the Barga Desh crisis, should be perpetuated. The second is, institutionalising among the senior officers of the Railway Ministry a conscious awareness of the larger responsibility of the railways in controlling inflation and in ensuring stable prices. Today, as I said earlier, the officers feel that it is sufficient to see that the trains start and arrive on their destination to provide coal, water, etc. but they are not realising that their larger responsibility. The real objective is to control the prices by ensuring sufficient supply all over the country. Lastly, for creating this climate as well as for achieving this larger responsibility of controlling the prices, it is necessary that the Railway Minister should think of setting up a planning and creative apparatus which will constantly relate the activities of the railways to the abstract, but very necessary objective of providing service which is of a high quality and reliability and at a price commensurate with the degree of comfort and reliability provided to the consumers. It is not sufficient that we run the services. We have to have reliability and quality of a respectable degree and the cost has to be commensurate with the service rendered by the railways. I would, therefore, like to see in future reports of the Railway Ministry more of positive comments on these aspects and less of

meaningless international comparisons. I am sorry for saying this because the statistics turned out by the Railway Ministry are meaningless in whatever way I look at them.

Thank you for the indulgence shown.

SHRI BHUPESH GUPTA : The hon. lady should keep it up.

SHRI SANAT KUMAR RAHA (West Bengal) : Before going into a discussion on the Bill, I have first of all to deeply appreciate the valiant role played by our railway-men in the last 14-day struggle against Pakistan. I deeply appreciate and value those martyrs who sacrificed their lives during the conflict. Now, while appreciating about the small surplus in the Budget for the coming year, I also welcome that the Minister has condoned the break in service of the railway workers as announced in the other House. But I request the Minister to clarify the position because on the 23rd May to a question which was answered there it was said that no order of condoning was issued yet.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. B. RAJU) in the Chair].

It should be clarified in this House. I request him to clarify whether any condoning order has been issued in respect of break in service.

While I appreciate the valiant role that the workers and employees of the organisation have played and the very valuable and laudable service that they have given to the public, it has been stated that the losses have been due to pilferage, to theft, to some smuggling and to leakages and that these losses amount to a huge sum. I calculated it at about Rs. 50 crores. And only Rs. 19 crores we have got as surplus. But I would request the Minister to go into the matter as to why these losses are there. From the very inception of the railways when the Britishers started these railways for colonial exploitation, from that day, ticketless travel is there. From those days some sort of thefts are there. Maybe the malady has increased today. I agree to a certain degree that these things do amount to certain losses. But my main emphasis

[Shri Sanat Kumar Raha]

is that the administration is responsible for these losses. The question is whether the administration is running in the old, British, bureaucratic way, in the anti labour way in the interest of the vested class. If the cooperation of the employers, if the co-operation of the employees, the workers at large is obtained, I think a happy situation will come. Let there be a platform for the workers to assemble and to co-operate with the Government and the administration. I can assure you then these thefts, pilferages and anti-social crimes will disappear.

Sir, the Government claims that they are giving increased wages to the labour, the working class but they are not getting adequate return. The public complains that whereas they are paying for the fare, they are not getting even the standing accommodation in the third class. Why? But there is enough accommodation for ticketless travellers. Sometimes I find that these people travel even in the first class and second class compartments. Day in and day out I find that there is no standing accommodation even in the first class, second class and even the third class. This is the way the railway management is functioning.

Sir, there are about 14 lakh employees at the command of the Railways and there are 81 unions for the different categories of employees. Some of them are still not recognised. The policy of dividing the working class is still going on. This is creating vested interest, anti-social atmosphere. This is creating bungling in the Railway Board. The talk about the Ganguly episode is still fresh. The talk is going on at every level of administration, in every society. People say there are so many big people in the Railway administration. The number of class I officers is so many that a sizeable amount is spent over them by the Railway Board. In spite of the socialist objective before the country, we are having a top-heavy administration. I do not know where this Rs. 4000 crores is invested by the Railways.

Sir, we are running in the 120th year of the railways in this country. But we are still running into losses. We say that it

is due to conflict with Pakistan. It may be true to some extent only. But I would request the Government to see whether it is not due to certain lacunae in the functioning of the railway administration.

Sir, 1 per cent of our population daily travels by rail and the Railways daily earn Rs. 3 crores. The vast profits of this vast organisation should go for the social welfare of the people, for the development and improvement of the country. Running the railways in the service of the nation is a national task. But what do we see? We see that though it is developing, it is developing slowly. If we go to the railway station or the Parliament House or some other railway office, we always face crowds. Excepting the Parliament House, I have seen at other places travel agents who do black-marketing in the tickets of reservations. Why? And people are ready to pay money. And you say, ticketless travel is there, losses are there, and so on. So, these things should be taken into consideration. I think a correct evaluation should be done in regard to investment so that we can come to a reasonable, rational calculation of income and profit. The income should be divided into two parts. One part should go for the payment of interest, dividends, etc., and the other part should go for the development of the Railways. In this way you should think.

Then the question of the working class is there. The working class in the private sector undertakings, in public sector undertakings, in business concerns and commercial concerns, is getting bonus. But the working class in the Railways does not get bonus. You can quote any law, any rules, the Constitution or any other thing. But the democratic demands will not be satisfied so long as they are not satisfactorily settled with the working class, in co-operation with their organisations. So I request that the Railway Minister should go to the working class, win their confidence, recognise their unions and irrespective of political trends, organise them and bring them on one platform under a united front of railwaymen so that the Government and the united front of railwaymen can together fight against corruption, red tapism, pilferages and other anti-social crimes. I have been to Farakka. I have been to Mughal

Sarii. I always say that these big yards or sheds are the schooling ground, the training ground, for the wagon breakers. It does not happen in villages. Wherever there are big yards or big sheds like Mughal Sarai, Delhi, Farakka or some other big metropolitan towns, you will find that they are the places where the wagon breakers are trained and schooled. They have a gang and in connivance with some sections of the staff they operate. I also find that the Government is spending more on collection from ticketless travellers than it earns. This is useless. Adopt some other method so that in co-operation with the working class, you can check all sorts of anti-social activities, so that our moral standard will be elevated. We are following such an uneconomic policy that we cannot economise our expenditure, we cannot economise our Budget, and we cannot check or control thefts and pilferages. Ultimately it is degenerating ourselves. This is a vicious circle. And this vicious circle always creates such an atmosphere where no management is possible, no administration is possible, whether it is Railways, Defence or any other sector of the Government. Such a vast national degeneration has been created due to the policies of the ruling party. So, I say that these things should be changed and we must, in co-operation with all sections, try to check these things and prevent the anti-social elements from creating hooliganism or anarchy or something like that which may destroy our future. I would request you to see the objectives that they have given in their pamphlet, during the previous Budget and this Budget. Two objectives have been given. They say, for the Third Plan "... to develop sufficient capacity so that rail transport did not become a bottleneck in the industrial development of the country." Has it been achieved? What is the evaluation of this objective? I think the bottleneck in wagons has destroyed West Bengal, this bottleneck in wagons has destroyed some coal fields, this bottleneck has destroyed our industry and agriculture. Our agriculturists are growing high yielding varieties but they are not getting the transport. So they are forced to sell their commodities at a low price, making what is called 'distress sales'. Our engineering industries, tea industry, coal industry, jute industry, are all collapsing for want of wagons. Yesterday I found

in the newspapers that the CMDA wanted 20000 wagons, but only 11000 were given. Why? CMDA is a Government project. You have started it. What have you done? This is the bottleneck. Not the Minister, the officers say that this is the position of wagons. Then I come to the second objective for the Fourth Plan, "... to provide capacity for freight and ... traffic anticipated during the Plan period." Has it been fulfilled? "To modernise the equipment ... to the maximum extent possible with the available resources in order to improve efficiency and reduce cost ..." Has it been achieved? No. Your Railway Board is a very, very, rotten administration. It should be reduced. It should be economic, it should be functioning, it should be active, it should be honest. What is the real authority? I do not know. Some time back there was a dispute, who was the authority? Minister Hanumanthaiya, or Mr. B. C. Ganguli? Who is the proper authority? Mr. Ganguli defied Mr. Hanumanthaiya and Mr. Hanumanthaiya defied Mr. Ganguli. The people did not know who was the real authority. That was to be made public. Planning is done by the Planning Commission. Cabinet sees it. It sends it to the Railway Board which executes it. Whose authority is it? These things must be made clear so that the bottlenecks in the administration ...

SHRI LOKANATH MISRA (Orissa) : After Mr. Ganguli has been fired, it has become clear that Minister is at the top.

SHRI SANAT KUMAR RAHA : It has become smoke ... (*Time bell rings.*) Sir, I am just concluding in one or two minutes.

In 1949 due to some mistake or some sort of political action or strike, some people were discharged, who could afford to go to the court, were reinstated. But those who could not go to the court for want of money, due to poverty, are still there. Why should they not be taken back into their positions? Consider all these things and give them some compensation so that they can feel that our democracy is for the working class people. You are reiterating that you are not victimising them for their mistakes. Sir, I would end with these words, with these demands, of my people : "Electric train from Howrah to Farakka

I Shri Sanat Kumar Raha]

via Malda to North Bengal wanted: Electric train from Krishnanagar to Lalgola wanted: Railway-line between Malda and Murshidabad via Lalguda Godgasi so that the line to go to North Bengal be created." I demand that an infra-structure should 4 P.M. be made by the Railways so that road transport cannot cut down the earnings of rail transport. The infra-structure should be made in such a way that agriculturists or industrialists or businessmen should have ready transport available to them to take their crops or other goods to nearest market. Agriculturists in the rural areas particularly in North Bengal sometimes feel that important towns in that area are delinked with the railways. I request the Railway Minister to look into this matter so that this democratic country of the poor agriculturists and others business should not suffer from any handicap for want of ready transport to take their crops and commodities to market places.

SHRI SASANKASEKHAR SANYAL (West Bengal) : Mr. Vice-Chairman, young Sumitraji from the Congress Party made a very good speech. She also expressed tall expectations from the Railway Ministry. She was completely upset because she overlooked the fact that the Railway Ministry had derailed itself. It has derailed itself from the track of efficiency; it has derailed itself from the track of rectitude. So far as efficiency is concerned, one who travels knows to his full cost about the chronic late running of trains and over-crowding in coaches, as my friend Shri Raha has said and no body with a sense of decency would enter into the bath room without water. But nature's call is so powerful that one has to go there. One going there for easing has to come out very uneasy. At night in the compartment there is no light or fan except a dim bed light like the teaching light to counterfeit the gloom, according to Milton. And there is no drinking water. The hon. Minister himself has stated that the catering service is unclean and unhygienic and unacceptable. So much has been said about ticketless travellers. We, Members of Parliament and Ministers, are also ticketless travellers. We have, therefore, no right to complain on our own behalf, But we have to voice the grievances of the

people. The Railway has only one appreciable shunting line—the line of nepotism and corruption. The first speaker from the Congress Benches said that the Railway Board eats up everything. It is like the feudal drone which absorbs all the honey. It is not only top heavy, but top bellied. While in service, Members of the Railway Board get precious jobs for their sons and nephews and sons-in-law and ncphe-ws-in-law. I have got documentary evidence in my possession and if anybody refutes it, I will prove it. Shri Mathur was the Chairman of the Railway Board and he gave an appointment to his son over the heads of meritorious persons. We all shed our tears of the Ganguli episode. I know that Shri Ganguli is an honest man, not really given to corruption. But he was guilty of nepotism. He has a son who came over the heads of many others and some other Chairmen and some Chief Administrative Officers have done that. The recipients of these jobs are there and their quality is such that can earn less than ten percent of the emoluments they received from these back-door appointments.

Sir, I do not know our friend, Mr. Qureshi. But I believe he is a very honest man. Mr. Hanumanthaiya was long ago in Mysore at the helm of affairs and he had a reputation. He is a good man. But, I won't be surprised if some day the discovery is made that their goodness has been taken advantage of and exploited by some really intelligent men who have put some relations of their own into the services and defamed them.

Sir, this Railway Board is a composition of groups and factions. They deal with promotions and appointments. These are done on a give-and-take basis. Sir, you go to some middle-rank officers of the Administrative or Commercial Departments. They claim to be Indians like you and myself, with a Punjabi, with a ciat ard a pyjama. They have not got the sleek English diction and they live within their means. But, they do not create any impression upon the Railway Board because they do « not live beyond their means. But, Sir, there are other upstarts. They strut like Englishmen, looking very smart and they have a diction of their own, overbearing and arrogant. Sir, they make unearned income

and part of this unearned income goes very steadily into the long pockets of the long Members of the Railway Board.

Sir, Mr. Ganguly was a thorn in the flesh. I am not all praise for him. But, Sir, he tried to break this system and, therefore, he was sacked. Poor Hanumanthaiya, Sir, he means very well by the people, but he exactly sacked that person who was at the head, who could have assisted him in getting rid of the undesirable elements. In any case, Sir, poor Mr. Hanumanthaiya is a failure. He is a failure and if he is a failure, it ought to be left to him to consider whether he should continue in office or he should relinquish. He has got a good precedent. Shri Lai Bahadur Shastri was the one. He said that he failed as the Railway Minister to prevent the catastrophes and calamities and he resigned. Why does not Mr. Hanumanthaiya rise up and say that he has been unable to prevent corruption and nepotism . . .

AN HON. MEMBER : And wagon-breaking.

SHRI SASANKASEKHAR SANYAL : Yes, wagon-breaking also. Therefore, he should resign and then, he would go higher up, much higher. Therefore, Sir, I demand on the floor of this House that there should be a Parliamentary Committee to make a probe into the affairs of the administration of the Railway Board. I demand further that the Railway Board as it is today should be totally abolished and, instead of that, a cheaper and more effective machinery should be made available. There are the regional committees and let there be a co-ordinating committees to deal with the inter-relationship of the regional committees and that will serve the purpose.

Then, Sir I would like to come to the socialistic concept and socialistic approach. They Railways are the biggest employers and they are throwing out of employment every year the largest number of employees. Automation has been introduced in West Bengal and we in West Bengal tried to resist it very much when our Government was there, the bigger UF Government, my friend, Shri Raha's UF and my UF together at that time. But, after that, Shri Profulla Ghosh forcibly made it possible for the

South-Eastern Railway to bring in automation into the Garden Reach. There has been so much of surplus. Automation does its own business so far as the SE Railway is concerned and it does the business of other Railways and it does the business of private persons. The jobs have become surplus. Why? They have been demoted. But these jobs are earmarked for abolition. When these people die or retire, these jobs will be abolished.

Sir, the diesel engine and electrification have increased the load. That means that manpower is being retrenched. They are kept as surplus. Sir, I am not a trade unionist. I do not understand much of trade unionism. I had schooling in the old class. We had only patriotic and political slogans. But I am trying to understand something of it even at this stage.

Sir, the ordinary rule is that after 240 days of work, a worker becomes permanent. But that is now almost a dead letter. Even during the British days, the retired persons used to give nominees for those appointments. Nowadays the hands of the clock are being put back. These people are being demoted. Jobs are kept on the surplus list. I charge the Railway Administration, the Railway Ministry, with not only creating the present unemployment and under-employment, but I also charge the Railway Ministry with creating a potential unemployment of a volume which is not comparable to that in any other department. Sir, the greatest public sector, the greatest employer, is now undertaking the most cruel and atrocious anti-socialistic drive.

Then, several thousands do the work in electrification track. When electrification is done and the traction is done, this work will not be there. They can be diverted elsewhere. For example, in Bezwada new construction is there. The Railway Board people have been encouraging factionalism. The present Manager, the successor of Mr. Ganguly, played a game. He allowed himself to be *gheraoed* by local people demanding that they must be given jobs. Why? Well, the bottleneck of corruption and the bottleneck of nepotism would have its full play. New recruits would purchase employment.

[Shri Sasankasekhar Sanyal]

Therefore, I submit that the whole system has to be reconstructed, lock, stock and barrel. We are standing in the old bureaucratic structure. That has to be displaced by a dynamic, democratic set-up with a healthy socialistic approach from all points of view.

Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. B. RAJU) : Mr. Kemparaj.

SHRI B. T. KEMPARAJ (Mysore) : Mr. Vice-Chairman, Sir, while supporting this Appropriation Bill, which annually we have to do...

SHRI MAHAVIR TYAGI (Uttar Pradesh) : This is most unfortunate . . .

SHRI B. T. KEMPARAJ : I want to say a few words in this connection.

Sir, as it has been already said by many of the hon. Members, the Railways in India is a very large public concern. It is a concern of public utility. So from that aspect we have to consider how best this public utility service has been serving the desires, the needs and the requirements of the public. I do not want to enter into the detailed description of the shortcomings, because our country being a poor country it has to have poor equipment for the running of the railways. As the economy grows, I think, improvement can be made in the system of railways as also in respect of coaches, engines and all other things.

Apart from that I want to deal with one other aspect of the matter and that is about administration and policy. What is the main function of the Ministry and what is the main function of the Railway Board? What is their relationship on which the co-ordination of the working of these two units lies? This is the point which I want the hon. Railway Minister to answer. The policy matter is well known—what promises we make, what we commit for the public good—and that is to be borne in mind whenever policies are laid down and worked out and the required assistance is given to the public at large. On this issue everyone of us, every leader of

every party in the country, every citizen of India knows but what exactly is the administration of the Railway Board and the Ministry and their co-ordination? That is what I want to know from the hon. Minister.

We have agreed and given upto ourselves a Constitution conferring tertian rights and privileges on the bagkward classes, The hon. Minister has been pleased to say on the floor of this House on so many occasions that the interests of the backward communities, of the depressed and oppressed people have been safeguarded, But I want to know how far his version of it, how far his promise has been given effec to. Is it the administration which should give due consideration to the represntations of the employees who have been serving in the railways or is it the policy of the Ministry that has to safeguard the interests of these poe-ple? That is the question before us. All the leaders have been unanimously saying that the interests of the dewntroddon and the suffering people must be safeguarded. What are the ways and means by which these sayings can be materialised or achieved? That is the point which we have to consider,

The sceond point which I want to mention is, the Railway Minjstry, especially the railway departments have been giving several contracts. Up till now, in how many cases the contracts have been given to genuine scheduled caste or scheduled tribe persons? Catering departments are there. Is there any one instance where any scheduled caste or scheduled tribe person has been encouraged to start a catering establishment or even a stall for selling fruits or books? Is there one single instance where such a single individual's case has been taken into consideration? Taking is very easy but doing is very difficult, I can understand. Therefore, what I want to say is that where-ever it is reasonable and feasible, when there is a deserving case that may kindly be taken into consideration and given a chance. That is my approach. Apart from that I am not here to try to make out a case especially for an individual or a person who is not capable of doing his work or discharging his duties. Whenever there is a person who is suitable, who is capable, who can understand what type of work has been entrusted to him, his case must be consi-

dered. Special consideration and special encouragement should be given in such cases.

SHRI MAHAVIR TYAGI : They must apply for it. Have they applied?

SHRI B. T. KEMPARAJ : Applied, applied and applied and failed.

श्री कल्याण चन्द (उत्तर प्रदेश) : बहुत से लोगों ने एप्लाइ किया है।

SHRI JOACHIM ALVA (Nominated) : Excuse me, you are mistaken. Mr. Mrdha, the Home Minister, himself told publicly and it came in papers also that there are many I. A. S. officers who have untouch-ability in their mind about the untouchables.

SHRI B. T. KEMPARAJ : Sir, for the last 24 to 25 years, since the inception of the Constitution, the Railway Ministry have filled up about only 1.4 per cent of vacancies in I class vacancies out of 16, per cen that have been reserved by the Central Government. Therefore, this suffices for me to say that the 16^ per cent of the vacancies that might have been filled up provided there were suitable and able candidates, have not been filled up. It is not possible to make out therefore, what is the guarantee to the protection that has been given under the Constitution. <sup>whether</sup> ' has been strictly adhered to or followed, I leave the matter at that.

Coming to the railway catering coaches, Sir, you have also been travelling from Delhi to Hyderabad and I have also been travelling from Delhi to Bangalore and from Bangalore to Delhi. You mus have seen the kind of food that is being served for us in the railways. You must have seen the way of their serving and the way of their preparing rice. Sometimes, the rice is not at all well boiled or it is not cooked well. The other items of foodstutts that are being served are also far below the required quality. They take sufficient money, but good quality of food is not served. This has to be looked into. It has already been pointed out by some of the hon. Members that you do not find water in lavatories when you are travelling in trains. Sometimes you have to face horrible situation. Ladies

are travelling, children are travelling and they face so many inconveniences during the travel. As far as possible, such things should be set right. Wherever there is possibility, the same should be looked into and the subordinate officers given directions just to see whether there is water in the tanks or not. It should be checked up at every station. If that is not done the travellers would continue to suffer. in fore, with these suggestions I thinkw Ministry or the Railway Board, whichever is directly concerned with the Administration will look into the matter and set all these things right.

श्री नानोदवर प्रसाद शाहा (उत्तर प्रदेश) :  
उपाध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने अपने विभाग की कार्यक्षमता और योग्यता पर विभागीय अधिकारियों की बड़ी तारीफ की है और पिछले वर्ष के अंकड़े दे कर के उन्होंने यह बताया है कि विभागीय अधिकारियों ने बड़ी इमानदारी के साथ और बड़ी मेहनत के साथ कारगुजारी दिखाई है। उन्होंने बताया कि यदि रेलवे कन्वेन्शन कमेटी 21 करोड़ 53 लाख की छूट न भी दी होती तब भी करीब 5 करोड़ रु० का लाभ 1971-72 में हो गया होता। उन्होंने आगे बताया कि 1971-72 के वर्ष में 26'81 करोड़ रु० का एक्चुअल सरप्लस प्राप्त हुआ है और उसके लिए रेलवे अधिकारी बहुत ही सराहना के पात्र हैं। मैं नम्रतापूर्वक निवेदन करना चाहता हूं मंत्री महोदय से कि यह जो सरप्लस उनके सामने नजर आ रहा है वह विभागीय अधिकारियों की कार्यक्षमता का फल नहीं है बल्कि जो यात्री किराया और माल भाड़ा सनमानी ढंग पर बढ़ाया गया उसका यह फल है। अगर यात्री किराया और माल भाड़ा सनमानी तौर पर और अनुचित ढंग से बढ़ाया न गया होता तो मंत्री महोदय को यह सरप्लस देखने में नजर नहीं आता। सही बात तो यह है कि देश के करोड़ों तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए कोई सुविधा प्रदान न करके, उनके लिए कोई राहत न देकर के, उनकी पाकेट से जं पैसा लिया गया, उसको आमदनी दिखा कर उसका श्रेय विभागीय अधिकारियों को दिया

[श्री नागेश्वर प्रसाद शाही]  
 गया, कि यह विभागीय अधिकारियों की कार्य-क्षमता और दक्षता के कारण रेलवे का इतना मुनाफा बढ़ गया। अगर इस मुनाफे का छोटा सा भी अंश, जिनकी पाकेट से मुनाफा आया उनको राहत पहुँचाने के लिए, उनके लिए पानी की व्यवस्था करने के लिए, उनके लिए रेल के डिब्बों में पाखाने की व्यवस्था ठीक करने के लिए किया गया होता तो यह सरलस नज़र नहीं आता।

श्रीमन् मैं कहना चाहता हूँ कि आज भी रेलवे के ऊँचे अधिकारियों में—मंत्री जी मुझे क्षमा करेंगे, मंत्री जी के प्रयास के बावजूद भी क्योंकि मैं मानता हूँ कि वे प्रयास कर रहे हैं, उनका आनेस्ट इन्डेवर हो रहा है कि कर्षण कम हो—भ्रष्टाचार का मामला बड़ी तेजी से बढ़ता चला जा रहा है और सचमुच जहाँ रेल के पैसे में बचत करके रेल की आमदनी बढ़ायी जा सकती है, उसकी तरफ कतई अधिकारियों का ध्यान नहीं जाता, और वहाँ जा भी नहीं सकता है क्योंकि वहाँ रेल के पैसे की जो बरबादी हो रही है वह रेल के अधिकारियों के नाजायज लाभ के लिए होता है। मंत्री जी, आपको शायद जान कर ताज्जुब हो कि आपके विभाग में लाखों मजदूर जो दैनिक मजदूरी पर रखे जाते हैं उनमें से काफी संख्या में लोग रेल के अधिकारियों के बंगलों पर खेत सींचने में, उनकी सब्जी उगाने में, घर का काम करने में लगाए जाते हैं। यहाँ तक कि कुछ अधिकारी तो इतने डेयरिंग हैं कि अपने और दूसरों के घरों में भेज कर उन मजदूरों से काम लेते हैं और उनकी हाजिरी दिखायी जाती है रेलवे के स्कूलों पर/हजारों, हजारों ऐसे दैनिक मजदूर रेलवे के पे रोल पर चलते हैं, जो मजदूर सालों तक रेलवे का कोई काम नहीं करते और जो रेलवे अधिकारियों के बंगलों और घरों पर काम करते हैं। रेलवे के दूसरे लोग यह बात जानते भी नहीं हैं कि इस तरह के कोई मजदूर रेलवे में काम भी करते हैं। अगर बड़े अधिकारियों से इस बारे में कहा जाता है तो वह कहते हैं

कि अगर उन्हें पे रोल पर रखा जायगा तो इसमें बड़ी गड़बड़ी होगी, उन्हें बोनस देना पड़ेगा, प्राविडन्ड फंड देना पड़ेगा, ग्रेज्युटी देनी पड़ेगी। इस तरह से लाखों मजदूर डेली वेज पर रख लिए जाते हैं और ये मजदूर भारी संख्या में रेलवे अधिकारियों के बंगलों और घरों में काम करते हैं। इस चीज की तरफ कोई निगाह नहीं रखता है क्योंकि जो अधिकारी इस चीज को रोक सकता है उसका स्वयं इसमें स्वार्थ निहित रहता है और इसीलिए वह इस चीज को रोकने पर गौर नहीं करता है।

दूसरी बात जो मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ वह यह है कि जो आपने आँकड़े प्रस्तुत किये हैं और जो सरलस दिखलाते हैं जब कि वे फेर आँकड़े हैं, वे सही आँकड़े नहीं हैं। जितने रेलवे में क्लेम के केसेज होते हैं, रेलवे द्वारा चोरी के क्लेम के केसेज होते हैं, कमान के केसेज होते हैं, जितने भी इस तरह के केसेज क्लेम्स के हैं, पैडिंग पड़े हुए हैं, अगर उनका फैसला हो जाय, तो इन आँकड़ों में करोड़ों का फर्क आ जायेगा।

श्रीमन्, आज व्यवस्था यह है कि आपके यहाँ से यह निश्चित हो जाता है कि फलां रेलवे के क्लेम्स की मद में 25 लाख रुपया एलाट किया गया है। जो अधिकारी क्लेम्स का फैसला करता है अगर उसके सामने तीन हजार क्लेम्स के मुकदमे पैडिंग पड़े हुए हैं तो वह फैसला करते समय निगाह रखता है कि हमारे लिए तो 25 लाख रुपया ही एलाट किया गया है क्लेम्स पर देने के लिए और अगर वह रुपया, 25 लाख रुपया, 100 केसेज के क्लेम्स के फैसले करने पर कंज्यूम हो गया तो बकिया सारे केसेज पैडिंग रह जाते हैं या फिर उनको गलत ढंग से खारिज कर दिया जाता है ताकि ऊपर से कोई यह न पूछे कि तुम्हें तो 25 लाख रुपया ही क्लेम्स के लिए दिया गया था और तुमने एक करोड़ रुपये का फैसला क्यों कर दिया। अधिकांश केसेज गलत ढंग से खारिज कर दिये जाते हैं और काफी केसेज पैडिंग रख दिये

जाते हैं। जो गलत ढंग से खारिज कर दिये जाते हैं, वे तीन, चार, पांच साल बाद सिविल कोर्ट, हाईकोर्ट से फैसला होकर दुगुनी मुद्दा लेकर आपके सामने आ जायेंगे। आज जो आपने आंकड़े प्रस्तुत किए हैं वे सही आंकड़े नहीं हैं। अगर सारे क्लेम्स का सही ढंग से फैसला हो जाय, वे आंकड़े भी मंत्री जी आपके सामने आ जायें, तो इन आंकड़ों में आपको काफी फर्क मालूम होगा। इस लिए मैं आप से कहना चाहता हूँ कि जो आंकड़े आपके सामने प्रस्तुत किये जाते हैं वे फेक आंकड़े होते हैं जिसकी वजह से कंज्यूमरों के लिए और कस्टमरों के लिए दिक्कत पैदा हो जाती है। अगर किसी का जायज क्लेम है तो उसको सिविल कोर्ट में जाने पर काफी मुसीबत का सामना करना पड़ता है और तरह तरह की परेशानी उठानी पड़ती है। अगर कोई छोटा मोटा व्यापारी है तो उसको कोर्ट में जाने की हिम्मत नहीं होती है और वह अपनी किस्मत पर रो कर बैठ जाता है। तो इस तरह से इस विभाग द्वारा लोगों के ऊपर भारी अन्याय होता है। श्रीमन्, इसी सिलसिले में कह दूँ कि जिनके पैसे से यह कृपया आकर आरु सरप्लस बन रहा है उनकी ओर नजर डालने के लिए मंत्री महोदय नई दिल्ली के स्टेशन पर जाएँ और दिल्ली-लखनऊ मेल के थर्ड क्लास के डिब्बे में नजर डालें। एक-एक नुमाफिर से 5-5 रुपये कुली लेते हैं उनको उठाकर डिब्बे में ढकेलने के लिए, उठाकर बोरी की तरह डिब्बे में ढकेलने के लिए। उनके लिए क्या राहत हुई? उन तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए कौन सी सुविधा हुई। उनके ऊपर अगर थोड़ा सा भी ध्यान दिया गया होता तो शायद यह सरप्लस नजर न आता जिसके लिए अधिकारियों को श्रेय प्रदान किया गया है कि उन्होंने बड़ी ईमानदारी और कर्मठता से अपने कर्तव्य का पालन किया।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव (बिहार) :  
शाही जी, मंत्री जी से पूछ लीजिये कि वे

हिन्दी के भाषण का जवाब देंगे, नहीं तो बेकार होगा।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : वे समझते हैं, जवाब अंग्रेजी में देंगे।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : मैंने पूछ कर देखा है, ऐसे नहीं कह रहा हूँ।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : मंत्री जी समझते तो हैं बोल नहीं सकते।

श्री महावीर त्यागी : मिनिस्टर साहब हिन्दी भी समझते हैं।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : दूसरी बात श्रीमन्, मैं यह कहना चाहता हूँ कि सचमुच अगर रेल विभाग अपने व्यवसाय को व्यवसायिक नजरिए से देखे और व्यावसायिक दृष्टि कोण अपनाए तो घाटे का तो प्रश्न ही नहीं उठता है। यही रेलवे अंग्रेजी शासन में लाभ देती थी और देशी शासन में उसमें घाटे की बात हो गई है। श्रीमन्, मैं एक उदाहरण आपके सामने पेश कर रहा हूँ पूर्वोत्तर रेलवे के बरीनी जंक्शन का। इस बरीनी से बड़ी लाइन का माल उतार कर छोटी लाइन में लोड होकर, ब्रोड गेज का सामान उतार कर मीटर गेज में लोड होकर उत्तर प्रदेश के उत्तरी हिस्से में और बिहार के उत्तरी हिस्से में आता है। श्रीमन्, यहां पर 6-6 महीने तक माल के लिए बैगन नहीं मिलते। मैं यह अपनी व्यक्तिगत जानकारी के आधार पर कह रहा हूँ। मैंने कई बार रिंग किया वहां के सी० सी० एस० को लोगों की शिकायत पर और यह भी बता दूँ आपके सन्तोष के लिए कि वे रजिस्टर मंटेन करते हैं, जिसका पहले नाम दर्ज हुआ उसको पहले देंगे, बाद वाले को बाद में देंगे, अगर उस रजिस्टर पर कभी अमल नहीं करते, जिस आदमी ने रुपया दे दिया उसको पहले बैगन एलाट हो जाता है और जिसने रुपया नहीं उसको बाद में एलाट होता है। नतीजा यह होता है कि संस्थाएं जो काम करती हैं और जिनके बजट

[श्री नागेश्वर प्रसाद शाही]

में नाजायज पैसा देने की व्यवस्था नहीं हो पाती उनको कभी बैगन एलाट नहीं हो पाता (Time bell rings) मुझे बीच में टोका गया था, थोड़ा समय ओर ।

एक छोटी सी बात और कह दूँ आपके अधिकारियों की कार्यक्षमता के बारे में, डिप्टी मिनिस्टर जी इसको जानते भी होंगे, उत्तर प्रदेश के बस्ती स्टेशन की केटरिंग का मामला । कई संसद-सदस्यों ने चिट्ठी लिखकर मंत्री जी को बताया कि आपके अधिकारी आपको गलत सूचनाएँ देकर गलत फैसला करा रहे हैं लेकिन आपने अधिकारियों की उस गलत रिपोर्ट पर ही उसको स्थिर रखा । अगर आप हमेशा अपने अधिकारियों की रिपोर्ट को सही मान कर चलेंगे तो उनकी गलतियों का सुधार नहीं हो सकता । आप इसी को टैस्ट, केस बना लें और वहाँ से कागजात मांगा कर देखें कि उन दोनों एक्लीकेन्टस के बारे में जो रिपोर्ट आपको आपके रेलवे अधिकारियों ने दी है वह सही रिपोर्ट दी है या गलत रिपोर्ट दी है । अगर गलत रिपोर्ट दिया है तो ऐसे अधिकारी के खिलाफ कार्यवाही हो और सही रिपोर्ट दिया है तो जिस ने अलेज किया है कि गलत रिपोर्ट है उसके खिलाफ कार्यवाही हो ।

रेल मंत्री (श्री के० हनुमंतैया) : जाँच करेंगे ।

उपसभाध्यक्ष (श्री बी० बी राजू) : समाप्त कीजिये ।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : श्रीमन्, समाप्त कर रहा हूँ । अभी कल का भी टाइप है । उसी की बगल में मनकापुर स्टेशन का केस है । वहाँ हरिजनों की एक कोआपरेटिव सोसायटी ने दरखास्त दी लेकिन उस कोआपरेटिव सोसायटी को प्रिफ़ेंस नहीं दिया गया । आप का आदेश है कि कोआपरेटिव सोसायटीज को प्रिफ़ेंस दिया जाय केटरिंग का ठेका देने में ।

कहाँ तक इस प्रकार आप के असूल पर, आप के आदेशों पर काम होता है अगर कुछ व्यक्तियों के मुकाबिले कोआपरेटिव सोसायटीज को आप प्रिफ़ेंस नहीं देते हैं ।

श्रीमन्, मैं उस पिछड़े हुए इलाके की उस छोटी लाइन की बात कर के पूर्वोत्तर रेलवे की । हम लोग बहुत सौभाग्यशाली नहीं हैं कि आपसे इसकी मांग करें कि हमारी रेलवे का आग बिजलीकरण कर दें । हाँ इलेक्ट्रिफिकेशन की मांग नहीं कर सकते । हम लोग इतने फाचुनेट नहीं हैं, मगर डिजलाइजेशन की मांग पर तो आपको विचार करना ही चाहिये । उस रेलवे की एक भी गाड़ी में डीजल इंजन नहीं लगता । उस लाइन में जो सब से महत्वपूर्ण गाड़ी मेल गाड़ी है और जो कई सौ मील चल कर लखनऊ से गोहाटी और गोहाटी से चल कर लखनऊ आती है उस गाड़ी को भी डीजल इंजन सुयस्तर नहीं होता । मैं श्रीमन्, निवेदन करूँगा कि इस पर भी ध्यान दिया जाय कि जब डिजलाइजेशन हो रहा है तो उस दुर्भाग्यपूर्ण रेलवे की किस्मत पर भी ध्यान दिया जाय । आपने बड़ी कृपा की कि आपने उस लाइन को बी० जी० में कंवर्ट करने के लिए डेढ़ करोड़ रु० की व्यवस्था की है लेकिन अभी तक वहाँ कोई कार्यवाही शुरू नहीं हुई है । मुझे ऐसा ज्ञात हुआ है कि आप का आदेश भी अभी वहाँ नहीं पहुँचा है । इस ओर भी आप ध्यान दें ।

अब मैं आखिरी बात कह कर खत्म कर दूँगा । एक दिन की घटना है । गोरखपुर से त्रिवेणी एक्सप्रेस जाती है प्रयाग की । उसमें 16 फर्स्ट क्लास की बर्थ होती हैं । उनमें से 15 फर्स्ट क्लास बर्थ रेलवे एम्पलाईज को एलाटेड थीं । आपके यहाँ रेलवे में शायद ऐसे नियम हैं कि रेलवे एम्पलाईज को एक तिहाई से ज्यादा बर्थ न दी जाय । आप जानते हैं कि किसी रेलवे अधिकारी की बात को रेलवे हेडक्वार्टर पर कोई रिजर्वेशन क्लर्क कैसे इग्नोर करेगा ।

घुमाफिरा कर के बात तो हो ही जाती है और निबम की अवहेलना होती है। और चूँकि मंहगाई के बढ़ने से वेतन भी बढ़ा है, इसलिए जो अधिकारी फर्स्ट क्लास पास पाने के अधिकारी हैं उनकी तादाद काफी बढ़ी है। उस सूरत में ऐसी घटना का और ऐसी बात का होना स्वाभाविक है कि जो जेतुइन पैसेजर्स हैं, जो टिकट होल्डर्स हैं जिन से आपका व्यवसाय चलता है वे बाहर रह जायें और सारी अकमोडेशन आपके रेलवे अधिकारियों के लिये रिजर्व हो जाय। मैं श्रीमन्, चाहूँगा कि मंत्री महोदय आज की वर्तमान परिस्थिति में जब कि फर्स्ट क्लास पास होल्डर्स की संख्या रेलवे अधिकारियों में काफी बढ़ गयी है, इस पर भी कुछ विचार करें। अन्तिम बात यह है कि यह दोष इधर आता जा रहा है कि महिलाओं के डिब्बों में पुरुष चढ़ जाते हैं। जिस तरह से कुछ लाइनों पर बिना टिकट लोग चलते हैं, जबरदस्ती चलते हैं, और रेलवे के कर्मचारी उनके लिए अपनी विवशता अनुभव करते हैं, उनको प्रोटेक्शन नहीं मिलता, जैसे झांसी कानपुर लाइन है, वहाँ काफी ला-जेसनेस है, काफी गुंडागारी है और रेलवे के कर्मचारी अपने को उसे मुधारने में असमर्थ महसूस करते हैं और उसको रोक नहीं पाते उसी तरह से यह दोष भी काफी बढ़ता जा रहा है। कि महिलाओं के डिब्बों में पुरुष जबरदस्ती घुस जाते हैं और ट्रैविल करते रहते हैं। उन की ओर भी रेलवे विभाग को विशेष ध्यान देना चाहिए। धन्यवाद।

श्री बिन्देश्वरी प्रसाद सिंह (बिहार): उप-सभाध्यक्ष महोदय, आज के राष्ट्रीय जीवन में रेलवे का कितना महत्वपूर्ण स्थान है इस को हम और आप सब जानते हैं। जब अंग्रेजों ने रेल की पहली पटरी बिछायी होगी तो उनके सामने एक ही प्रश्न होगा प्रशासनिक कार्य का, प्रशासनिक उद्देश्य ही उनका रहा होगा, लेकिन आज जब देश आजाद है, तो आजाद मुल्क में देश के औद्योगिक विकास के लिए और सुरक्षा के कार्यों के लिए रेलवे का कितना महत्व है

यह समझने की चीज है और इसलिए आज जरूरी है कि रेलवे प्रशासन को अधिक चुस्त और सतर्क होना चाहिए। हमारे बहुत से मित्रों ने इस बात की ओर संकेत किया है कि रेलवे का बजट जो घाटे का बजट है उसके दो कारण हैं। एक कारण तो यह है कि बड़े बड़े स्टेशनों पर और खासकर मुगलसराय के याई में बहुत बड़े पैमाने पर पिलपरज होता है और दूसरी बात की ओर यह संकेत किया है कि बहुत ज्यादा टिकटलेस ट्रैविल होता है। मैंने श्रीमन्, कई रेलवे अधिकारियों से इस बात की पूछताछ की है कि इतने बड़े पैमाने पर जो रेलवे के डिब्बे तोड़े जाते हैं और जो माल चोरी होता है उसके पीछे क्या रहस्य है, किस का हाथ है और मुझे बहुत जिम्मेदार अधिकारियों ने बताया है कि उसके पीछे सब से बड़ा हाथ रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स का है। जो आर० पी० एफ० के लोग हैं वही उसके लिए ज्यादा जिम्मेदार हैं और इधर आप ने यह कानून भी बना दिया है कि जहाँ तक रेलवे प्रापर्टी की बात है उसके लिए कानून है कि उन मुकदमों का इन्वेस्टीगेशन आर० पी० एफ० के इन्स्पेक्टर्स ही करेंगे। उन का काम होता है रात को खड़े होकर रेलवे के माल की चोरी करवाना, वही माल चोरी करवाते हैं और जब केस दर्ज होता है तो जो चोरी करवाने वाला होता है उसी को इन्वेस्टीगेशन करना होता है। तो ऐसे इन्वेस्टीगेशन का नतीजा क्या होगा इसकी हम और आप कल्पना कर सकते हैं आसानी से। इस लिए रेलवे मंत्री महोदय से मेरा तन्त्र निवेदन है कि वे इस बात पर गौर से विचार करें कि जो रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स का आर्गनाइजेशन है इस को वे किसी दूसरे आर्गनाइजेशन से रिप्लेस करें ताकि माल की चोरी और पिलपरज आदि बंद हो और जो हम रोज रेल में घाटे की बात करते हैं वह बंद हो।

जो टिकट लेस ट्रैविलिंग की समस्या है उस के लिए हमारा जो चेकिंग स्टॉक है वह आज सक्षम नहीं है। आये दिन हम लोग देखते हैं

[श्री बिन्देश्वरी प्रसाद सिंह]

कि बहुत ऐसे असामाजिक तत्व गाड़ी पर बिना टिकट के चढ़ जाते हैं और जब कोई चेकिंग स्टाफ उन से टिकट की मांग करता है या चार्ज करता है तो बराबर उन पर प्रहार होता है। मेरा सुझाव यह है कि हर ट्रेन में कुछ ऐसे ग्रामर्ड कांस्टेबल चेकिंग स्टाफ के साथ दिये जाय जिस से उनकी सुरक्षा हो सके और टिकट लेस ट्रेवलिंग को हम सफलतापूर्वक रोक सकें।

मैं रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान एक चीज की ओर और आकर्षित करना चाहता हूँ। जो गत पाकिस्तानी युद्ध हुआ और जो बंगला देश की समस्या हम लोगों के सामने आई उस समय उत्तर भारत में और खास कर के बिहार में कई रेलगाड़ियों का चलना बन्द कर दिया गया। और गाड़ियों को तो छोड़ दें लेकिन जो 15 अप और 16 डाउन, हावड़ा बनारस एक्स-प्रेस, है उसके बन्द होने से बहुत लोगों को कठिनाई है। बहुत सी और गाड़ियां तो अब रेस्टोर कर दी गई हैं लेकिन मुझे कोई कारण मालूम नहीं पड़ता कि इन दो गाड़ियों को अब तक क्यों नहीं रेस्टोर किया गया। मैं निवेदन करूंगा कि इन गाड़ियों के बन्द हो जाने से लोगों को अत्याधिक असुविधा का सामना करना पड़ रहा है इसलिए इन दोनों गाड़ियों को शीघ्रतिशीघ्र रेस्टोर करें।

श्रीमन्, कुछ सालों से यह परम्परा हो गई है कि गर्मियों में और खास करके जब मैरिज सीजन होता है तब कुछ स्पेशल ट्रेस और समर ट्रेस चालू की जाती रही हैं। इस वर्ष दक्षिण भारत में तो इस प्रकार की व्यवस्था की गई है लेकिन मुझे मालूम है कि इस साल उत्तर भारत में इस प्रकार की किसी भी ट्रेन को चलाने की व्यवस्था नहीं की गयी है। बैसाख, जेठ और असाढ़ ये तीन महीने ऐसे होते हैं जब कि उत्तर भारत में सारी शादियां होती हैं, खास करके बंगाल, बिहार और उत्तर प्रदेश में, इसलिए यह जरूरी है कि इस प्रकार की सीजनल ट्रेनें चलाई जाय।

श्रीमन्, बहुत दिनों से ईस्टर्न रेलवे के लोगों की यह मांग रही है कि रेलवे सर्विस कमिशन का एक कार्यालय दानापुर में खोला जाय। बहुत कुछ उसके लिए लिखापढ़ी और आन्दोलन किया गया लेकिन मेरी समझ में नहीं आया कि क्यों नहीं रेलवे मंत्रालय ने इस महत्वपूर्ण चीज की ओर ध्यान दिया। मैं निवेदन करूंगा कि शीघ्रतिशीघ्र इस विषय के ऊपर भी विचार किया जाय।

एक और बात है। एक ट्रेन चलती है बक्सर से और आती है दिल्ली तक। पहले उस ट्रेन का नाम बक्सर-बरेली-पैसंजर था लेकिन यात्रियों के अनुरोध के ऊपर उस गाड़ी को दिल्ली तक चलाने की व्यवस्था की गई। वही एक ऐसी गाड़ी है जो कि हिन्दुओं के एक बहुत बड़े तीर्थ स्थान अयोध्या से होकर गुजरती है और उत्तर भारत के बहुत से धार्मिक प्रवृत्ति के लोग बराबर अयोध्या जाना चाहते हैं। जब वह गाड़ी बक्सर से चलकर दिल्ली तक आती है तो मेरा नम्र निवेदन है कि उसको पटना तक एक्सटेंड कर दिया जाय। जो बक्सर-बरेली पैसंजर अब बक्सर-दिल्ली-एक्सप्रेस हो गई है उसको बढ़ा कर के पटना से उसकी शुरुआत की जाय।

हमारे कई मित्रों ने एक और शिकायत की है और वह यह है कि जो टी० टी० ई० और कंडक्टर हैं उनको रनिंग स्टाफ में शुमार नहीं किया जाता। बहुत दिनों से उन लोगों की यह मांग है। जो टी० टी० ई० और कंडक्टर हैं उनका काम ठीक वैसा ही है जैसा कि एक गार्ड का है, गार्ड साहब तो सिर्फ अपने डिब्बे में बैठे रहते हैं, जब गाड़ी कहीं पहुंचती है तो झंडी दिखाते हैं और वहां से ही एक तरह से पूरा नियंत्रण करते हैं लेकिन कंडक्टर रात दिन जो फर्स्ट क्लास के पैसंजर्स हैं उनकी चेकिंग करता है, उनकी चीजों की निगरानी करता है और उनकी सेवा करता है, रात भर जागता रहता है और उसी तरह से टी० टी० ई० भी एक डिब्बे से उतर कर दूसरे

डिब्बे में जाता है और चैकिंग करता रहता है, फिर भी ऐसे दो कर्मचारियों को रनिंग स्टाफ में घुमार नहीं किया जा रहा है। इसकी शिकायत उन लोगों को है। मेरा नम्र निवेदन है कि हमारे रेल मंत्री महोदय इस बात की ओर भी अपना ध्यान दें।

उपसभाध्यक्ष महोदय, पटना जिले में एक छोटी लाइन, नैरोगेज लाइन है फतवा-इसलामपुर। यह बात ठीक है कि यह नीति निर्धारित की गई है कि धीरे-धीरे कर के जितनी नैरोगेज लाइन है उनको हटा दिया जाय या मीटर-गेज या ब्राडगेज में बदल दिया जाय। यह बहुत अच्छी चीज है। बख्तियारपुर और राजगीर की लाइन को जब परिवर्तित किया गया ब्राडगेज लाइन में तो जो उसका स्टाफ था सबको एबजाव कर लिया गया ईस्टर्न रेलवे में।

आज उनको आशंका हो गई है—संभवतः उनको नोटिस भी दी गई है—कि इस रेलवे लाइन को अबालिश किया जा रहा है लेकिन उसके स्थान पर कोई ब्राडगेज लाइन नहीं बँटाई जा रही है। वहाँ के कर्मचारियों की आशंका है कि यदि इसको रिप्लेस नहीं किया गया ब्राडगेज लाइन से तो हम जितने काम करने वाले कर्मचारी हैं हमको यहाँ से बर्खास्त कर दिया जाएगा और हम लोगों की कोई भी व्यवस्था बड़ी लाइन में नहीं की जाएगी। अगर इस प्रकार की आशंका उन लोगों की है और सरकार के सामने यदि कोई ऐसी योजना है कि फतवा इसलामपुर नैरोगेज लाइन को अबालिश करने को जा रहे हैं तो मेरा निवेदन है कि उस में काम करने वाले जो कर्मचारी हैं उनको आप ईस्टर्न रेलवे में एबजाव कर लें क्योंकि वे लोग ईस्टर्न रेलवे के जान में पड़ते हैं।

अंत में मैं रेलवे मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ इस बात के लिए कि जब से वह रेलवे मंत्री हुए हैं उन्होंने अपने प्रशासन में कुछ चुस्ती लाई है जिसकी वजह से जो गाड़ियाँ पहले बहुत बिलम्ब करके चलती थीं वे थोड़ा टाइम पर

लने लगीं। अभी न्यू दिल्ली रेलवे स्टेशन में क व्यवस्था की गई है, खास कर डीलक्स ट्रेन, कि जब कोई एम०पी० जाते हैं तो वहाँ का टाफ पूछने आ जाता है कि देखिए, इस डिब्बे में सफाई ठीक ठाक है या नहीं लेकिन इस प्रकार की व्यवस्था अन्य स्टेशनों, अथवा ट्रेनों में नहीं है। मैं समझता हूँ, इस प्रकार की व्यवस्था होनी चाहिए। बहुधा यह देखा जाता है कि जब नई दिल्ली से गाड़ी खुलती है तो हर्ड क्लास के डिब्बे में भी बहुत सी ऐसी ट्रेटिस हैं जिनमें पानी नहीं है कुछ डिब्बों में खंखे नहीं हैं और हैं भी तो वे चालू नहीं हैं। मेरा नम्र निवेदन है कि रेलवे मंत्री महोदय इन तमाम त्रुटियों की ओर ध्यान देंगे और जो यात्रियों को चलने में असुविधाएं होती हैं उनको दूर करने की कोशिश करेंगे।

अभी जो आपने डीलक्स ट्रेन की व्यवस्था की है, जो चल रही है कुछ दिनों से, उसमें जो तृतीय श्रेणी के थर्ड क्लास के पैसेन्जर्स हैं, उन को अत्यधिक असुविधा होती है क्योंकि थर्ड क्लास में दो ही डिब्बे लगाये जाते हैं, नतीजा यह होता है कि बहुत से यात्री जो उस ट्रेन से जाना चाहते हैं वे जा नहीं पाते, और जबदस्ती अगर उसमें घुसते हैं तो बोरे की तरह बिल्कुल पैक हो जाते हैं, उसमें कम से कम दो डिब्बे और बढ़ा दिए जाएं और जो डीलक्स ट्रेन भिर्जापुर होकर जाती है इलाहाबाद के बाद, उसका स्टापेज है मुगलसराय, और बीच में किसी स्टेशन पर वह गाड़ी ठहरती नहीं और अधिकतर पैसेन्जर्स जाने वाले होते हैं बनारस के। वह अच्छा होता कि इलाहाबाद से गाड़ी को डाइवर्ट कर दिया जाता और बनारस होकर, मुगलसराय होकर, गाड़ी जाती। अगर मुगलसराय और इलाहाबाद के बीच के किसी स्टेशन में उनके ठहरने की व्यवस्था होती तो मैं इस प्रकार की राय नहीं देता लेकिन चूंकि बीच में कोई स्टापेज नहीं है और बनारस के अत्यधिक यात्री उसमें रहते हैं इसलिए अगर मिनिस्टर साहब मुनासिब समझें तो इस पर भी ध्यान

[श्री विन्देश्वरी प्रसाद सिंह]

दें और उस गाड़ी को इलाहाबाद से ही डाइवर्ट कर दें और वह फिर बनारस में मेन लाइन पकड़े।

श्री श्याम लाल यादव (उत्तर प्रदेश) :

उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे विभाग के द्वारा जिस प्रकार सेवा हो रही है उस पर दोनों तरह की रायें इस सदन में जाहिर की गईं। मैं इस सिलसिले में इतना निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे की सेवा में जहाँ वृद्धि हुई वहाँ एक बात बड़ी महत्वपूर्ण है कि रेलवे में भी धीरे-धीरे बेरोजगारी को बढ़ावा दिया जा रहा है। जब कि यह बात सब तरफ से कही गई कि रेलवे सबसे अधिक नौकरी देती है लेकिन बराबर इस बात की कोशिश होती जा रही है कि रेलवे में भी स्वचालित लाइनों का अधिक से अधिक उपयोग हो। यह ठीक है कि अधिक काम की दृष्टि से, जिससे शीघ्रता के साथ काम हो सके, उसमें चुस्ती आ सके, उसके बारे में सोचा जा सकता है लेकिन जैसी अपने देश की आर्थिक स्थिति है या जिस प्रकार की रोजगार की व्यवस्था है, उस हालत में इस प्रकार की बात सोचना मैं समझता हूँ इस देश की जनता के साथ बहुत बड़ा दुर्व्यवहार होगा और जो बेकारी की समस्या दूर करने की कोशिश होनी चाहिए थी, वह नहीं होगी। इस वक्त

5 P.M.

उदाहरण देने की जरूरत नहीं है। जहाँ पर मार्शलिंग यार्ड है, वहाँ पर इधर उधर आपने स्वचालित यंत्र लगा दिये हैं। जिस काम पर कई आदमी चौबीस घंटे काम पर लगे रहते थे, वहाँ पर आज आपने मशीन लगा दी है और कई आदमियों के काम को आज मशीन द्वारा चार, पाँच आदमी ही कर लेते हैं। इसलिए मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि आज हमारे देश की स्थिति ऐसी है कि बेकारों की संख्या बढ़ती ही चली जा रही है और इस तरह से रेलवे विभाग को अपने यहाँ स्वचालित यंत्रों का उपयोग नहीं करना चाहिए था। इस तरह के यंत्रों को रोका जाना

चाहिये था ताकि ज्यादा से ज्यादा लोग काम कर सकें। आखिर बेकारी को दूर करने का कोई दूसरा तरीका नहीं हो सकता है। अगर आप इस तरह से स्वचालित यंत्र लगाते जायेंगे तो लोगों को किस तरह से ज्यादा काम मिल सकेगा? आज मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि जो हमारे देश में इतने पड़े लिखे बेकार लड़के पड़े हैं वे कहाँ जायेंगे अगर उन्हें काम नहीं मिलेगा। इसलिए मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि वे इस बात की तरफ भी ध्यान देंगे।

मान्यवर, इस सिलसिले में मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि आपने रेलवे में बिजली का प्रयोग करना शुरू कर दिया है। यह एक ठीक बात है और इसकी जरूरत भी थी, लेकिन हम समझते हैं कि इस काम में बहुत लापरवाही बरती जा रही है। उदाहरण के लिए मैं कहना चाहता हूँ कि कानपुर और टून्डला के बीच इलैक्ट्रिक ट्रैक्शन कब का बना हुआ है, साल भर से ज्यादा समय हो गया है, आपकी तरफ से भी कहा गया था कि इलैक्ट्रिक ट्रैक्शन तैयार हो गया है, लेकिन अभी तक लाइन में इलैक्ट्रिक नहीं आई है। जो भी इंजन बिजली के आते हैं वे कानपुर तक ही आते हैं। और कानपुर के बाद डीजल के या दूसरे इंजन गाड़ियों में लगा दिये जाते हैं। इसका कोई कारण समझ में नहीं आता है और अन्दाजा यह है कि इस काम में कहीं न कहीं घपला जरूर है। इस तरह से सरकार का साल भर का समय बर्बाद हुआ, जो काम हुआ उसमें नुकसान हुआ और जनता को कोई फायदा नहीं हुआ। अबसर यह होता है कि प्लानिंग कर दी जाती है, खर्च कर दिया जाता है और जो काम आवश्यक होता है वह समय पर नहीं किया जाता है जिसकी वजह से वह चीज अधूरी ही पड़ी रह जाती है। तो मैं माननीय मंत्रीजी का ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूँ कि इसमें जो कमी रह गई है उसको जल्द से जल्द पूरा किया जाना चाहिये।

तीसरी बात जो मैं आप से निवेदन करना चाहता हूँ वह यह है कि आपने डीजल इंजनों का प्रयोग अधिक से अधिक करना शुरू कर दिया है, लेकिन डीजल इंजनों की जो शक्ति होनी चाहिये, जितनी उनकी क्षमता होनी चाहिए, उसमें कमी होती जा रही है। आजकल पैसेंजर गाड़ियों में जो इंजन लग रहे हैं उनमें इतनी क्षमता नहीं है जितनी कि उम्मीद की जाती थी कि इसकी वजह से गाड़ियों में अधिक डिब्बे लग सकेंगे। जो तीसरे दर्जे में यात्रा करने वाले मुसाफिर होते हैं उन्हें यात्रा करने में आजकल बहुत तकलीफ होती है क्योंकि जिन गाड़ियों में डीजल के इंजन लगे रहते हैं उनमें इतनी क्षमता नहीं है कि वे अधिक डिब्बे खींच सकें और इस वजह से इन गाड़ियों में तीसरे दर्जे के डिब्बे कम लगाये जाते हैं।

मान्यवर, रेल मंत्री जी इस बात पर गर्व नहीं कर सकते हैं कि उन्होंने रेलवे में सुधार कर दिया है। आज जो तीसरे दर्जे की जो गाड़ियां हैं उनमें यात्रियों की क्या हालत होती है वह इस चीज को दिल्ली के स्टेशन या किसी और स्टेशन में जाकर देख सकते हैं। आज तीसरे दर्जे के जो यात्री हैं वे किस तरह से रेल में सफर करते हैं वे इस चीज को अपनी आँखों से ही देख सकते हैं। जैसा अभी हमारे एक माननीय सदस्य ने कहा कि जिस तरह से डिब्बों में बोरे भरे जाते हैं उसी तरह से तीसरे दर्जे की डिब्बों में यात्री भरे रहते हैं। आजकल यात्रा अधिक की जाती है और आजकल यात्रा करना कितना कठिन है, यह हम सोच नहीं सकते हैं कि किस तरह से यात्रा की जा सकती है। सौभाग्य से हम लॉग फर्स्ट क्लास में जाते हैं और प्रिविलेज्ड होने की वजह से हमें आसानी के साथ जगह मिल जाती है। लेकिन जो लोग फर्स्ट क्लास में जाते हैं उन्हें भी आजकल जगह मिलना कठिन हो जाता है। आज रेलवे में सीटों के लिए या बँठने के लिए जितनी डिमांड है उसको रेलवे विभाग पूरा नहीं कर पा रहा है। कई चीजों की तो मार्केट नहीं होती है,

लेकिन रेल में यात्रा करने की इतनी डिमांड है कि रेलवे विभाग इस काम को पूरा करने में असमर्थ है। मैं रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि जब आपको तीसरे दर्जे के यात्रियों से इतनी आमदनी होती है, आपका मुख्य आमदनी का स्रोत ही तीसरे दर्जे के यात्री हैं, तो उनको सुविधा देने के लिए आप प्रबन्ध क्यों नहीं करते हैं। आज तीसरे दर्जे में यात्रा करने वालों की संख्या कई लाखों में गिनी जा सकती है, लेकिन उन्हें जो सुविधा मिलनी चाहिए वह उन्हें प्राप्त नहीं होती है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए रेल में सुविधा देने के बारे में आपको जल्द से जल्द कदम उठाने चाहिये।

इसके साथ ही मान्यवर, बनारस में रेलवे का डीजल का कारखाना है जो मैं समझता हूँ कि करीब एक हफ्ते से अधिक हो गया है बन्द पड़ा हुआ है और इसमें उत्पादन बन्द हो गया है। मजदूर और वहाँ के अधिकारियों के बीच में एक प्रकार से बहुत तनाव की स्थिति पैदा हो गई है। बनारस के एक अखबार में 22 मई के संस्करण में इस कारखाने के बारे में विस्तार से विवरण दिया गया है कि वहाँ पर किस प्रकार से एक गियर की फ़ैक्टरी लगने वाली थी। वहाँ के मजदूर कहते हैं कि इस गियर की फ़ैक्टरी को कुछ अधिकारी वहाँ पर नहीं लगने देना चाहते हैं और वे लोग इसको किसी दूसरी जगह पर ले जाना चाहते हैं। अगर यह गियर की फ़ैक्टरी वहाँ पर लग जाती तो करीब दो हजार आदमियों को काम मिल जाता। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे इस बात का ओर ध्यान देंगे और वहाँ पर गियर की फ़ैक्टरी लगाने में देर नहीं करेंगे।

मान्यवर, इस फ़ैक्टरी में काम करने वाले जो कर्मचारी हैं, उनकी तरक्की के सम्बन्ध जो नियम हैं वे इतने अपूर्ण हैं कि जिसकी वजह से वहाँ के मजदूरों में काफी असंतोष है। य बड़े दुःख की बात है कि आज एक हफ्ते से

[श्री श्याम लाल यादव]

जसादा हो गया है कि इस कारखाने में ऐसी भयानक स्थिति चल रही है। जबकि जो वहां के अधिकारी हैं, मुख्य प्रबन्धक हैं और उनके सहयोगी हैं वे कारखाने के अन्दर नहीं जा पाते और नहीं देख पाते कि कारखाने की क्या स्थिति है, मजदूर कारखाने के अन्दर हैं। हम रेल मंत्री से अनुरोध करेंगे कि वे इस मामले को देखें और इसे शीघ्रता से हल किया जाय ताकि यह कारखाना अच्छी तरह चल सके। और गियर की फैक्टरी के बारे में क्या स्थिति है? क्या आपकी कोई योजना थी, आपने निर्णय लिया जिसको कि आप बदल रहे हैं। इस बात को आप स्पष्ट करें ताकि जो इस तरह का भ्रम मजदूरों और जनता में फैला है उसकी सफाई हो सके।

हमारा मुगलसराय एक बहुत बड़ा याड है, बहुत बड़ा ट्रैफिक सेंटर है और जंक्शन है, लेकिन उस स्टेशन की जमीन दुर्दशा है वैसे शायद किसी साधारण जंक्शन की भी नहीं होगी। न तो पूरे प्लेटफार्म पर छाया है, न ठंडा पानी निकलता है, इन्क्वायरी प्लेटफार्म पर थी, वह हटा कर बाहर कर दी गई, वहां इलेक्ट्रिक ट्रेन चलती है, उसका ओवर-ब्रिज बहुत ऊंचा बनता है। उस पर से होकर इन्क्वायरी पर जाकर पता करना कि कौन सी ट्रेन कब जायगी या आएगी बहुत मुश्किल होता है। वहां रिटायरिंग रूम नहीं है जबकि बहुत सी गाड़ियां चलती हैं मुगलसराय से सीधे मेन लाइन पर आती हैं, वाराणसी होकर नहीं आती, बहुत से यात्री सारे देश से आते हैं उनकी सुविधा के लिए कोई व्यवस्था नहीं की गई और इस गर्मी में वहां के प्लेटफार्म पर जो कठिनाई होती है उसकी कल्पना करके ही आदमी परेशान हो जाता है। उस पर मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए।

एक और अनुरोध करना चाहता हूँ। यह ग्रीक है कि रेल मंत्री जी ने किराए की वृद्धि नहीं की लेकिन हम देख रहे हैं कि पिछले साल

से रेलवे बोर्ड ने एक चालाकी की कि जहाँ पर पैसिजर गाड़ी है उसको एक्सप्रेस गाड़ी कर दिया, वही गाड़ी है, उतने ही डिब्बे लगते हैं, गाड़ी की स्पीड उतनी है जितनी पैसिजर की पहले थी, उन्हीं स्टेशन्स पर रुकती है लेकिन उसे एक्सप्रेस कर दिया। पहले जाती थी बक्सर से बरेली तक तो अब उसको बढ़ाकर बक्सर से दिल्ली तक कर दिया, एक्सप्रेस कर दिया, लिहाजा किराया बढ़ गया। आपने कहा कि किराया नहीं बढ़ाया लेकिन चाल वैसी चली है। अगर कोई आदमी गाजीपुर से, बनारस से लखनऊ आना चाहे तो अब वह पैसिजर से आ नहीं सकता, एक्सप्रेस से जायगा, आपने किराया बढ़ा दिया। यह चाल हमारी समझ में नहीं आती कि क्यों आप ऐसा कर रहे हैं। वाकई एक्सप्रेस गाड़ी नई खोलते हैं तो चलाइये, लेकिन पैसिजर की सुविधा भी रहनी चाहिए ताकि कोई जाना चाहे तो अपने प्रदेश की राजधानी पैसिजर गाड़ी में जा सके, महत्वपूर्ण स्थानों को जा सके। उस ट्रेन को एक्सप्रेस बनाकर दिल्ली तक बढ़ाने की जरूरत नहीं थी। शायद ही कोई आदमी लखनऊ से बरेली चलकर शाम को दिल्ली आए जिसको आना होगा यह कानपुर सीधा चला आएगा और अगर मुरादाबाद से आएगा तो उधर से आ सकता है। मुझे समझ में नहीं आता कि इस तरह की चाल क्यों चली गई है।

रेलवे बोर्ड के सम्बन्ध में कई सदस्यों ने राय जाहिर की। मैं समझता हूँ कि इसमें थोड़ा सा भ्रम है। रेलवे बोर्ड इस शकल में रहे, रेलवे बोर्ड का कोई सदस्य चेयरमैन हो अथवा रेलवे बोर्ड की शकल बदल दी जाए उसमें कोई फर्क नहीं है। इतने बड़े रेलवे के प्रशासन को चलाने के लिए कोई न कोई अधिकारी बैठेगा चाहे वह बड़ोदा हाउस में बैठे या रेल भवन में बैठे, रेलवे बोर्ड के नाम से पुकारा जाए या पुकारा जाए सेक्रेटरी के नाम से उससे कोई फर्क नहीं पड़ता। उनकी जो मनोवृत्ति है, जो तौरतरीका है काम करने का उसमें परिवर्तन करने की

जरूरत है। जब कोई सदस्य कहता है कि रेलवे बोर्ड को भंग करना चाहिए, परिवर्तन करना चाहिए, उसमें सुधार करना चाहिए तो मेरे खयाल से उसका मंशा यही है कि रेलवे बोर्ड जिस प्रकार से आज तक काम करता रहा है, उसमें परिवर्तन होना चाहिए। रेलवे का पूरा प्रशासन, उसका संचालन, उसकी गतिविधि की परिसमाप्ति एक तरह से रेलवे बोर्ड पर ही आकर होती है और वहीं से उसका संचालन होता है तो वहां पर जिस प्रकार की नीतियाँ निर्धारित की जाएं, उन पर विचार करने की जरूरत है। ये नीतियाँ दो प्रकार की हैं, एक, रेलवे में मजदूरों की, कर्मचारियों की बहुत बड़ी संख्या है उनकी तकलीफों को दूर करना, नियम के अनुसार उनके साथ व्यवहार करना, उनकी तरक्की आदि, दूसरे रेलवे बोर्ड का यात्रियों से सम्बन्ध है उनकी सुविधाओं से और गुड्स ट्रैफिक से। गुड्स ट्रैफिक के सिलसिले में मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे के जिस प्रकार की भयावह स्थिति हो गई है उसका ही परिणाम है कि लोग रेलवे से गुड्स नहीं भेजना चाहते, जहाँ तक सम्भव होता है लोग रोड के जरिये सामान भेजते हैं। जिससे सामान की सुरक्षा भी है और वह आसानी से अपने गंतव्य स्थान को पहुँच भी जाता है, जबकि रेलवे में इसकी कोई गारन्टी नहीं है कि माल सुरक्षित पहुँच पाएगा, समय पर पहुँच पाएगा, वहाँ चोरी का बहुत बड़ा बोलबाला है। अभी मान्यवर हमने अखबारों में पढ़ा और रेल मंत्री जी कृपा कर के मुनासिब समझें तो बतलायेंगे कि आपने यह फैसला कर दिया कि मुगलसराय के जो दस हजार रेलवे कर्मचारी हैं उन सबका एक दम तबादला कर दिया जाएगा क्योंकि रेलवे की सबसे बड़ी चोरी मुगलसराय में होती है। ठीक है, लेकिन मैं समझता हूँ कि यह जो मर्ज है उसकी कोई दवा नहीं है। वहाँ के सारे कर्मचारियों का तबादला कर दिया जाए और उनके स्थान पर दूसरे कर्मचारियों को ला कर रख दिया जाए तो इससे मुगलसराय की चोरी बन्द होने वाली नहीं है। उसे बन्द

करने के लिए अगर आप ईमानदारी से चाहते हैं तो आप कोई ठोस कदम ऐसा उठाइये, इस तरह की कोई कार्यवाही कीजिए कि जो लोग पकड़े जाएं उनको सजा दी जाए। चाहे वे रेलवे कर्मचारी हों, चाहे वे जनता के लोग हों, चाहे वे राज्य सरकार के कर्मचारी हों, अगर वे पकड़े जायें तो उनके खिलाफ आप कार्यवाही करिये। मैं समझता हूँ कि रेलवे की चोरी की सबसे बड़ी जिम्मेदारी जो रेलवे का जी० आर० पी० स्टाफ है, आर० पी० एफ० स्टाफ है उसके ऊपर है। मैंने अपनी आँखों से देखा है कि ये लोग अपने कामों में बहुत लापरवाही करते हैं। वे जिस प्रकार के आर० पी० एफ० और जी० आर० पी० के लोग हैं उनके लिये किसी को उठा कर बन्द करना तो और बात है, लेकिन रेलवे की चोरी को बन्द करने में उनकी दिलचस्पी नहीं है, क्योंकि वे देखते हैं कि इससे फायदा है, काहे को हम इस संकट में अपनी जान डालें और जैसा चल रहा है वैसा इसको चलने दें। इसलिए मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहता हूँ कि आप इस सिलसिले में कोई कदम उठाइये। आपके पूर्ववर्ती श्री नन्दा जी थे। उन्होंने मुगलसराय आप्रेशन शुरू किया था। जितने दिन वह आप्रेशन चलता रहा उतने दिन रेलवे की चोरी में कमी रही, लेकिन फिर उसके बाद अवाध रूप से वह चल रही है। उस रेलवे की चोरी को आप मुगलसराय के इर्दगिर्द की धरती पर देख सकते हैं, शहर में देख सकते हैं। सारे लोग इसको जानते हैं, लेकिन जब समाज ही ऐसा हो गया तो क्या किया जाए। तो मैं चाहता हूँ कि आप इस सम्बन्ध में कोई ठोस कदम उठाइये, उससे आगे बढ़ कर के जिस से वह चोरी बन्द हो सके। यह चीज समाज में एक बहुत बड़ी बुराई फैलाने का कारण हो जाती है। बिना परिश्रम के जब इस तरह से पैसा लोगों को मिल जाता है तो समाज में उसका बड़ा बुरा असर पड़ता है तो हनुमंतैया जी, जैसा आपका नाम है वैसा ही आपका गुण भी होना चाहिये। इस संकट

[श्री श्याम लाल यादव]

के समय आप रेलवे को उबारिये, नहीं तो उसकी जो बुराई है, उसकी जो बदनामी है उसका श्रेय आपको ही मिलेगा और किसी दूसरे को नहीं मिलेगा।

इन शब्दों के साथ मान्यवर, मैंने जो मुझाव रखे, मुझे उम्मीद है कि मंत्री जी अपने जवाब में उनका जिक्र करेंगे।

श्री मात सिंह वर्मा (उत्तर प्रदेश) : उप-सभापति महोदय, इसमें कोई दो राये नहीं है कि हमारे रेल मंत्री, माननीय हनुमंतैया जी, एक कुशल प्रशासक हैं और जहाँ-जहाँ पर भी वे रहे उन्होंने अपनी कुशलता और अपने व्यक्तित्व की छाप छोड़ी। जब उन्होंने यहाँ पर यह भार अपने ऊपर लिया तो एक प्रभाव इस विभाग में भी दृष्टिगोचर हुआ और लगा कि रेल मंत्रालय और रेलवे विभाग में निरंतर सुधार होता चला जाएगा। परन्तु इधर आकर मैं कुछ ऐसा अनुभव कर रहा हूँ कि जिन कारणों से श्रीमन्, मंत्रियों की कुशलता विफलता में आ जाती है वे कारण इस समय भी सक्रिय हैं और वे कारण हैं अफसरशाही के। श्रीमन्, अफसरशाही का एक अपना चरित्र है, अपना उनका काम करने का ढंग है, अपना उनका एक मंतक है और उसमें सबसे बड़ी जो बात होती है वह यह हुआ करती है और विशेष रूप से ऐसे मंत्रियों के प्रति, ऐसे नेताओं के प्रति कि जो जरा सहज हों, काम करना चाहते हों और काम कराना चाहते हों, काम लेना चाहते हों, उन से विभाग में थोड़ी परेशानी हो जाती है और परेशान होने के पश्चात् वे सोचते हैं कि मंत्री तो एक अस्थाई व्यक्ति है, आज है, कल चला जाएगा। हमारे देहात में एक बात कही जाती है कि पंचों का कहना सिर माथे पर, पतनाला तो यहीं गिरेगा, अर्थात् आप जो कहेंगे उसके लिए जी हाँ, जी हाँ जरूर होगा, पर करेंगे वही जो अपने मन में होगा और इसके कारण से जो सुधार होना है वह हो नहीं पाता है, रुक जाता है। मैं कह सकता हूँ कि माननीय मंत्री जी

बड़ा प्रयास कर रहे हैं सुधार लाने का, किन्तु इधर आ कर उसकी गति में अवरोध उत्पन्न हो गया। शायद मंत्री महोदय को याद होगा कि जिस समय वे आये थे, उन्होंने चाज लिया था तो उस समय ट्रेन्स के टाइमिंग लगभग 90 प्रतिशत ठीक हो गये थे, मैंने उनको लिखा था कि आप के आने से एक प्रभाव हुआ है और ऐसा प्रतीत होता है एक अनेक शिकायतें जो हम लोगों को, जन प्रतिनिधियों को थीं वह ठीक हो जायेंगी, किन्तु उस पत्र के अंत में मैंने एक बात और लिखी थी कि आप जैसे कुशल और योग्य व्यक्ति को अधिक दिन रहने नहीं दिया जाएगा, इस प्रकार की चीजें पैदा हो रही हैं और होने लगी थी। ऐसा गुट बना हुआ है कि जो किसी कुशल प्रशासक को पसंद नहीं करता। तो उसी हा मैं यह प्रभाव देख रहा हूँ कि जिस प्रकार की शिकायतें हम प्रायः करते रहते हैं। पिछले चार वर्ष से तो मुझे रेलवे विभाग पर बोलने का अधिक अवसर मिला है और जिस प्रकार की शिकायतें एप्रोप्रिएशन के समय और दूसरे अवसरों पर भी संसद् सदस्यों की ओर से की जाती है, उसी प्रकार की शिकायतें आज भी हमारे माननीय सदस्य कर रहे हैं। इस विनियोग विधेयक का मैं समर्थन करूँ या न करूँ, यह तो मेरे लिये बड़े पणोपेश की बात है, क्योंकि मैं देख रहा हूँ कि सत्तारूढ़ पार्टी के सदस्य भी जो इसका समर्थन करना चाहते हैं, वे भी वही बातें कह रहे हैं जो कि हम लोग कह रहे हैं, अर्थात् शिकायतें सबको हैं। तो इसके लिए आपको निरंतर प्रयास करना पड़ेगा। मैं अधिक समय नहीं लूँगा, लेकिन कुछ ऐसी छोटी-छोटी बातें हैं कि जिनका हमारे देश के जन जीवन से संबंध है, क्योंकि यह देश की सबसे बड़ी पब्लिक अंडर-टेकिंग है। रेलवे डिपार्टमेंट से जनता का सीधा संपर्क है और जनता उससे बहुत प्रभावित होती है। मैं जानता हूँ कि माननीय मंत्री जी के लिए समय भी नहीं है उस प्रत्येक बात को देखने का, किन्तु मैं ऐसा मानता हूँ कि उन

छोटी बातों पर यदि ध्यान दिया जाए तो जन साधारण को बड़ी सुविधाएं प्राप्त हो सकती हैं और उससे बहुत सुधार भी दृष्टिगोचर हो सकता है। उनमें, से श्रीमन्, एक तो मुझे आपका, ध्यान आकर्षित करना है इस दस रुपये पेनाल्टी वाली बात पर। जिस समय यह पेनाल्टी लगाई गई थी विदवाउट चलने वालों पर कि उन पर पेनाल्टी कम से कम दस रुपये होनी, उस समय भी मैंने यह बात कही थी और मेरे अनेक साथियों ने माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित किया था कि यह बात ठीक है कि विदवाउट चलने वालों की जो बात है हमारे देश में यह एक बड़ी लज्जा की बात है और उससे हम सब का सिर नीचे झुक जाता है। उसको रोकना भी आवश्यक है, परन्तु जो नियम आप बना रहे हैं उसका आगे चल कर कोई दुरुपयोग नहीं होगा, यह देखने की आवश्यकता है। श्रीमन्, इस में आपने यह नियम बना दिया है कि प्लैटफार्म टिकट लेना जरूरी है। अगर कोई प्लैटफार्म टिकट ले लेगा तो अन्दर जा कर वह गार्ड से कह देगा और फिर उसका टिकट बन जाएगा। उसको विदवाउट नहीं समझा जाएगा। लेकिन यह बात समझ में नहीं आती कि जब वह प्लैटफार्म टिकट ले सकता है तो उसको वह टिकट क्यों नहीं मिलेगा जो वह लेना चाहता है। आपके दिल्ली, बम्बई, मद्रास आदि में प्लैटफार्म काउन्टर अलग हो सकते हैं, किन्तु इतना बड़ा देश है, हजारों स्टेशन हैं और उनमें प्लैटफार्म टिकट भी वही लोग देते हैं जो कि आम टिकट इश्यू करते हैं। तो उस समय जब साधारण टिकट नहीं मिल सकता तो प्लैटफार्म टिकट उसको कैसे मिलेगा और ऐसी हालत में अगर वह अन्दर आये और उसकी ट्रेन छूट जाए तो दूसरी ट्रेन उसको आसानी से मिलेगी नहीं और उसका अनेक प्रकार से नुकसान हो सकता है और उसको विदवाउट टिकट चलने पर दस रुपये पेनाल्टी भी देना पड़ता है। तो इस पर आप गौर करें कि आखिर यहां अशि-

क्षित जनता ज्यादा है; भोले-भाले लोग हैं और मैं ऐसा मानता हूं कि अनेक भोले-भाले लोग बेईमान नहीं होते, वह जाना चाहते हैं और वह बोनाफाइड ट्रैवलर्स होते हैं, किन्तु उनको भी इसका शिकार होना पड़ता है और इस नियम का दुरुपयोग होता है। इस पर आप दुबारा गौर करने की कृपा करें।

एक बात मुझे और भी बताई गई है और वह यह है कि एक यात्री के पास पैसंजर का टिकट है और पैसंजर लेट हो गई, वह इंतजार कर रहा है और इसी दौरान में कोई मेल ट्रेन आ गई, उनको जाना जरूरी है, उस मेल ट्रेन में वह चला गया, तो ऐसे यात्री से भी वह 10 रुपये पेनाल्टी ली जाती है जो कि विदवाउट चलने वाले से ली जाती है। होना तो यह चाहिए कि पैसंजर और मेल का जो डिफरेंस है वह ले लिया जाए लेकिन यह समझा जाता है कि यह मेल ट्रेन में विदवाउट चल रहा है इसलिए उससे भी वही पेनाल्टी ली जाती है जो कि एक विदवाउट से ली जाती है। मैं समझता हूं कि यह न्यायसंगत बात नहीं है। तो इस प्रकार के उदाहरण हमको बतायेगा ये हैं।

श्रीमन्, दूसरी बात। फर्स्ट क्लास टिकट के सम्बन्ध में अभी मेरे एक साथी ने यह बात कही थी कि फर्स्ट क्लास के जितने भी कम्पार्टमेंट्स हैं उन में अधिकांशतः हम जैसे मुफ्त में चलने वाले लोग भर जाते हैं, रेलवे के कर्मचारी हैं, अफसरान हैं एम० पी० हैं, उनके बाद बहुत कम सीटें बचती हैं जो कि दूसरों को दी जाएं और यह स्थिति आ जाती है कि दूसरे लोगों को स्थान मिल नहीं पाता है। अभी चार पांच दिन पहले की बात है मैंने स्वयं देखा कि यात्री के पास फर्स्ट क्लास टिकट है, लेडीज भी साथ हैं और कारिडर में खड़े-खड़े वह लखनऊ गये। तो इसका इलाज भी कुछ सोचना चाहिए। कोई ऐसी तरकीब निकाल सकते हैं कि फर्स्ट क्लास टिकट उतने ही ईश्यू किए जाएं जितने की जगह है ताकि जिन्होंने फर्स्ट क्लास का विराया

दिया है उनको कम से कम खड़े हो कर कारिडर में तो न जाना पड़े। थर्ड क्लास की हालत तो बहुत खराब रहती है, सेकंड क्लास में भी जगह नहीं मिलती और जब फर्स्ट क्लास का किराया देते हैं तो भी जगह नहीं है। जब टिकट ईश्यू किया है और किराया लेते हैं तो कम से कम उनको बैठने की जगह मिलनी चाहिए, छोटे-छोटे बच्चों और औरतों को ले कर वह जो कारिडर में सफर करते हैं यह कोई न्यायसंगत बात नहीं है, इसका कुछ न कुछ इलाज सोचना चाहिये। प्रति दिन इस तरह के उदाहरण हम को देखने को मिलते हैं। इसके साथ-साथ फर्स्ट क्लास के टिकट देने में ब्लैकमार्केटिंग होती है। अभी मेरे एक मित्र मिले वह बम्बई की बात बता रहे थे कि बम्बई से नई दिल्ली तक के एक-एक फर्स्ट क्लास टिकट पर सौ-सौ रुपया देना पड़ता है तब जा कर के वह मिलता है। इतना अधिक ब्लैक-मार्केट है। दो साल पहले मैं कभी बम्बई गया था तो उस समय यह चीज मुझे मालूम हुई थी कि कुछ लोग लगे रहते हैं, वह नाम लिखा देते हैं, रिजर्वेशन का टिकट ले लेते हैं और फिर वही दूसरों को ब्लैक में दे देते हैं, तब इसकी तरफ मैंने इतना ध्यान नहीं दिया था लेकिन यह मर्ज तो और भी बढ़ता चला जा रहा है, अब ऐसी स्थिति आ गई है कि इतना बड़ा-बड़ा एमाउंट फर्स्ट क्लास की टिकट लेने के लिये देना पड़ रहा है। उसमें कौन शामिल है, किस प्रकार के लोग बीच में हैं इसको, श्रीमन्, मैं चाहूंगा कि कृपया आप देखने का कष्ट करें।

एक बात वैंगन शाटेंज सम्बन्ध में मुझे कहनी है। वैंगन शाटेंज के कारण से बड़ा कुप्रभाव पड़ रहा है, चीज समय पर पहुंच नहीं पाती, माल लदता नहीं है, खराब होता है, पहुंचता है तो देर से पहुंचता है और उसका नतीजा यह होता है कि प्राइसेज राइज करती हैं, कीमतें बढ़ जाती हैं। तो मैं यह नहीं समझ

है। क्या रेलवे के पास वैंगस नहीं है और अगर नहीं हैं तो उस कमी को पूरा करने के लिये क्या प्रयत्न किया जा रहा है? आपकी वैंगस की फ़ैक्ट्री चल रही है, प्राजेक्ट्स चल रहे हैं, उनमें क्या इतने वैंगस नहीं बन पा रहे हैं क्या बात है? कम से कम कोई समय तो आप निर्धारित कर सकते हैं कि फलां साल में, फलां सन् में वैंगनों की कमी को हम पूरा कर देंगे। मुझे तो यहां तक भी बताया गया है—आई में बी रोंग—कि हम दूसरे देशों को भी वैंगस यहां से भेजते हैं और हमारे देश में यह शाटेंज हो रही है। यदि ऐसा है तो हमें पहले अपनी शाटेंज पूरी करनी चाहिए।

दूसरी बात यह है कि डेढ़-डेढ़ महीने, दो दो महीने तक व्यापारी को माल लदाने के लिए वैंगन नहीं मिल पाता है। इसके अलावा, जैसे कि कोयले को ही ले लीजिए, कोयले की एक वैंग पर श्रीमन्, 200 रु० का ब्लैक है और मुझे मालूम हुआ है कि अनस्पान्सर्ड रैक्स आपके डिपार्टमेंट की तरफ से दे दिए जाते हैं और एक रैक पर लगभग 1 लाख 80 हजार रु० का ब्लैक होता है। अब 1 लाख 80 हजार रु० का ब्लैक एक रैक में हो जाए—उसमें कितने लोग शामिल हैं? यह रैकेट जो चल रहा है इसकी तरफ मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करता हूँ कि कृपया इसको देखने का प्रयत्न कीजिए।

श्रीमन्, यह तो मैंने जो चंद साधारण बातें हैं उनके विषय में आपका ध्यान आकर्षित किया। शाहदरा-सहारनपुर लाइट रेलवे बन्द कर दी गई। इसके लिए बराबर मांग की जा रही है उस क्षेत्र की जनता की ओर से कि यदि मार्टिन वाले लाइट रेलवे नहीं चला पाते तो आप कुछ प्रयत्न कीजिए, वहां पर ब्रांच लाइन डाल दीजिए, बड़ी वेइंग लाइन है। अब तो यह स्थिति आ गई है श्रीमन्, कि वहां जनता की तरफ से एजिटेशन करने की तैयारियां

थे और कई बार आए। मैंने उनसे कहा कि इसके लिए प्रयत्न जारी हैं बल्कि मैंने यहां तक कह दिया था कि शायद उत्तर प्रदेश सरकार से माननीय मंत्री जी का मणविरा चल रहा है मैं समझता हूं उसका परिणाम अच्छा ही रहेगा और शायद यह रेलवे ब्रांच लाइन के रूप में दोबारा आ जाए।

(Time bell rings)

श्रीमन्, मैं समाप्त कर रहा हूं। मैं निवेदन करूंगा कि ऐसी स्थिति नहीं आने देनी चाहिए कि वहां एजिटेशन का कोई उग्र रूप बन जाए क्योंकि इस रेलवे लाइन के बन्द होने से श्रीमन्, वहां की जनता को बड़ी असुविधा हो गई है। बड़ी पेइंग लाइन यह रही है और मैं चाहता हूं इस पर आप विचार करें और यहां पर ब्रांच लाइन चला सकें तो बड़ी कृपा होगी।

एक बिल्कुल ही स्थानीय बात है जो मैंने अनुभव की है—तो सभी स्टेशन्स पर—और विशेष रूप से इस साल तो ऐसी गर्मी पड़ी है कि विगत कई वर्षों से ऐसी गर्मी नहीं पड़ी। यात्रा करने में पानी आसानी से नहीं मिलता नहीं है। इसका प्रबंध करना आवश्यक है। आपके नई दिल्ली के स्टेशन पर, शायद प्लेटफार्म नम्बर 1 पर एक वाटर कूलर लगा हुआ है। और किसी दूसरे प्लेटफार्म पर पानी मिलता नहीं है। मैं अभी तीन-चार रोज टूण, लखनऊ गया था। लोक सभा की एक सदस्या हैं श्रीमती शंकुतला नायर। वे बड़ी परेशान हालत में मेरे कम्पार्टमेंट में आईं, वे हूंती फिर रही थीं कि कहीं मिल जाए पीने को। इतिहास से मेरे पास पानी था, मैंने उनको जो कुछ मेरे पास था दे दिया, लेकिन उनको स्टेशन पर पानी नहीं मिला। नई दिल्ली स्टेशन पर यह स्थिति है तो दूसरे स्टेशनों में क्या स्थिति होगी, इसको देखने की कृपा करें? ये छोटी-छोटी

को जो अपने आपको फर्स्ट क्लास का पैसेन्जर कहते हैं, असुविधा होती है तो साधारण व्यक्ति को कितनी असुविधाओं का सामना करना पड़ रहा है, इसको देखने की आवश्यकता है।

अंत में मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करूंगा कि जिस प्रकार की उनसे अपेक्षाएं हैं, वे उन अपेक्षाओं के अनुरूप उतरेंगे। मैं तो समझता हूं, रेलवे प्रशासन में आमूल-मूल परिवर्तन करने की आवश्यकता है। ऐसा कहने से काम नहीं चलेगा कि आपने स्टाफ का स्टाफ चेंज कर दिया। आपकी गाड़ी ऐसी हो गई है कि जिसकी अनेक चूल्हे ढीली पड़ गई हैं, उन सब पुर्जों को ठीक-ठीक स्थान पर फिट करेंगे तो मैं समझता हूं अवश्य सुधार नजर आएगा और हमें आशा है कि मंत्री जी अपेक्षा के अनुरूप उतरेंगे। धन्यवाद।

SHRI N. H. KUMBHARE (Maharashtra) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I will only deal with the neglected class of labourers, working in Railways. They are neglected because even though they work for the Railways they are not getting the status of railway employees. These workers work for years together. They work there regularly like other workers, who have got the status of railway employees but the unfortunate part is they are required to work through the contractors. The Railways have introduced intermediaries through whom certain types of work is got executed by the labourers who are employed by the contractors. Goods and parcels handling, ash and coal handling, cinder picking, engineering works involving large scale construction, removal of cinder residue, rubbish etc. from workshops conservancy items and other *ad hoc* types of work are got done through contractors. In fact, these workers are entitled to the status of railway employees but unfortunately as I stated earlier, these labourers have been treated differently and they are left to the mercy of the contractors. Even though these workers have been working for 10, 15, 20 or even 25 years the wages which are being paid to them by the contractors do not represent what could be called a subsistence

[Shri N. H. Kumbhara]

Secondly, with the change of contractor these workers have to go or accept whatever condition the new contractor may dictate because the labourers have no bargaining capacity. They do not enjoy any other amenities like leave privileges or even security of employment. In the context of eradication of poverty these neglected class of workers must be taken care of because they do the work of the Railways. It may be true that these workers could be had at a low wage but it will not be proper—I should say it is immoral—to extract work from these workers at a low wage rate. All these types of work which essentially form part of the work of the Railways and which are continued for years together should not be got done through the contractors. Now we have got a law by which the contract system has been abolished and it will be in the fitness of things if these contracts are done away with.

Then there is another type of work which is done by the Railways and that is called project work. The workers who are employed on these projects are paid low wage as compared to the wages payable to regular railway employees. These workers are

available at a low wage rate and the ways employ them by paying them not half the minimum wage. This point needs to be reviewed. I would, therefore, request the hon. Railway Minister to mine the working conditions of these types of workers. I would point out whatever amount is being paid to these contractors is paid direct to these workers' wage rate would positively improve to a great extent. Why should there be a mediary to exploit these workers? My suggestion is that all these workers are employed regularly must be at the status of regular railway employees even though there is work for shorter periods the wage rate that is paid to the workers on projects should be on par with the wage which is being paid to regular railway employees.

Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI \ RAJU) : The House stands adjourned 11.00 AM. tomorrow.

The House then adjourned thirty-five minutes past five of clock till eleven of the Thursday, the 25th May, 1972.