

"In accordance with the provisions of Rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose herewith the Appropriation (Railways) Vote on Account Bill, 1972, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 20th March, 1972.

The Speaker has certified that this Bill is a Money Bill within the meaning of article 110 of the Constitution of India."

Sir, I lay the Bill on the Table.

**THE BUDGET (RAILWAYS) 1972-73—contd.**  
(General Discussion)

**श्री नागेश्वर प्रसाद शाही (उत्तर प्रदेश) :** उपसभाध्यक्ष जी, मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जिस रेल बोर्ड के भूतपूर्व चेयरमैन श्री गांगुलि की सेवाएँ जिस प्रकार से समाप्त की गईं और जिस कारण से समाप्त की गईं उसने रेल मंत्रालय की मर्यादा को बढ़ाने के बजाय काफी घटाया है। श्रीमन्, मैं कहना चाहता हूँ कि उनकी सेवाएँ समाप्त करने के कारणों में व्यक्तिगत कारण ज्यादा थे। प्रशासनिक कारण कम थे। उनमें रेल मंत्री ने एक कारण यह भी बताया था कि उनके समय में...

**THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI K. HANUMANTHAIYA):** May I bring to the notice of the hon. House that this is a matter which is *sub judice* before the Delhi High Court?

**THE VICE CHAIRMAN (SHRI RAJENDRA PRATAP SINHA) :** The matter which is the hon. Member has referred to is *sub judice* before the Delhi High Court.

**श्री नागेश्वर प्रसाद शाही :** जो मामले सब-जुडिस होते हैं उनमें कुछ इश्यूज होते हैं और उन्हीं इश्यूज पर कोई बहस बाहर नहीं हो सकती। यह नहीं है कि जो मामला सब-जुडिस हो जाय, कोई मामला जिसके बारे में किसी न्यायालय में विचार हो रहा हो उससे सम्बन्धित कोई विचार बाहर नहीं हो सकता है। ऐसी कोई विधि नहीं है और न कोई विधान है। मैं उन इश्यूज के बारे में कोई विचार नहीं करूँगा। सिर्फ इतना मैं कह रहा हूँ और कहना चाहूँगा कि जिस तरीके से सारी

बातें हुईं उस तरीके ने रेल मंत्रालय की मर्यादा को बढ़ाया नहीं बल्कि घटाया।

**उपसभाध्यक्ष (श्री राजेन्द्र प्रताप सिंह) :** इतना ही काफी है, आगे चलिये।

**श्री नागेश्वर प्रसाद शाही :** मैं तो यही ममान कर रहा था। मैं यह कह रहा था कि एक बात यह कही गई थी कि रेल का लेखाजोखा रेड है, लाल है और रेलवे की आर्थिक स्थिति सुधर नहीं रही है। जो बजट पेश किया गया है 1972-73 का और जो 1971-72 का रिवाइज्ड लेखाजोखा पेश कराया गया, उसके बारे में कहना चाहता हूँ कि 1971-72 का ऐक्चुअल लाम 19.84 करोड़ है और मेरा ख्याल है कि उससे ज्यादा 1972-73 का लाम होगा। लेकिन केवल आंकड़ों की जाहूगरी से और जनरल रेवेन्यू से लगभग 44 करोड़ रु. दोनों सालों में घटा कर और रेलवे के खर्च में कमी करके 1971-72 और 1972-73 में यह दिखाया जा रहा है कि रेलवे अब रेड से बाहर हो गई, लाल में बाहर हो गई और आमदनी में चली आई। मैं श्रीमन्, कहना चाहूँगा कि रेलवे कंवेशन कमेटी के माध्यम से और वित्त मंत्री को राजी कर के रेलवे मंत्री जी रेलवे की व्यवस्था में बिना कोई सुधार किये हुये यह कारगुजारी दिखाना चाहते हैं देश को कि हमने रेल की अर्थ व्यवस्था को सुधार दिया। रेलवे कंवेशन कमेटी ने जो डिबिटें रेलवे द्वारा जनरल रेवेन्यू को देय था, उसने 1971-72 में 21.53 करोड़ और 1972-73 में 22.19 करोड़ की कमी करके इस प्रकार 44 करोड़ की कमी करके और 44 करोड़ की छूट रेलवे को दे कर रेल मंत्री का यह अवसर प्रदान किया कि वह कहें कि रेल रेड से बाहर हो गयी मैं श्रीमन्, यह कहना चाहता हूँ कि मचमुच रेल मंत्रालय और बोर्ड ने कोई ठोस कदम इस बात के लिए नहीं उठाया, कोई ठोस प्रयास इस बात के नहीं किया कि रेलवे की आमदनी सुधरे, बढ़े और रेलवे का खर्च घटे और रेलवे की बर्बादी कम हो

मैं आपका ध्यान कुछ और विषयों की ओर भी दिलाऊँगा। एक तो रेल मंत्री ने यह दिखाया कि वह 1972-73 में यात्रियों के किराये और माल की ढुलाई में वृद्धि करके 17 करोड़

[ श्री नागेश्वर प्रमाद शाही ]

रुपये की ज्यादा आमदनी करेंगे। उस के लिए उन्होंने अपने भाषण में वर्णन यह किया है कि वह कोयले की, कच्चे लोहे की, मंगनीज की, और इसी प्रकार की और चीजों की ज्यादा दुलाई करेंगे। मैं जानना चाहता हूँ और उनसे कहना चाहता हूँ कि पिछले सालों में यह काम क्यों नहीं किया गया और क्या इस्टीमेटेड इन्कम से बहुत कम आमदनी इन मंत्रों में हुई? मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि यह कोई कारण नहीं है कि रेलवे को ढोने के लिए माल नहीं मिलता है, बल्कि कारण ठीक इस से उल्टा है कि रेलवे माल को ढोने के लिए मालगाड़ी के डिब्बे नहीं प्रस्तुत करती है। उदाहरण के तौर पर बिहार में झरिया के इलाके से उत्तर प्रदेश में कोयला आता है। पिछले दो सालों में कोयले को ढोने के लिए रेलवे वैगंस न मिलने के कारण उत्तर प्रदेश में भारी तबाही मची हुई है। पूर्वी उत्तर प्रदेश में जो कोयला 60 रुपये टन बिक रहा था वह इस समय 150 रुपये टन बिक रहा है। उसका कारण तबल यह है कि रेलवे वैगंस वहाँ उपलब्ध नहीं होते हैं और झरिया से सीधे लोग ट्रक में कोयला लाद कर ला रहे हैं। 500, 400, 600 मील की दूरी पर ट्रक से वे कोयला लाते हैं जिस के फलस्वरूप 30 रुपये टन बिकने वाला कोयला 150 रुपये टन उत्तर प्रदेश में मिल रहा है और युद्ध के दौरान ट के भट्टे तो जितने थे वे सब बंद हो गये हैं। जतने डेवलपमेंट के काम थे चाहे वह सरकारी अथवा प्राइवेट, सारे काम ठप्प पड़े हैं। ईटों 30, 40 रुपये हजार में बिक रही थी आज सौ रुपये हजार बिक रही है। यह केवल रा मैटीरियल का कारण हो रहा है। श्रीमन्, मैं यह कह रहा था कि रेल मंत्री जी का यह विचार कि 1972-73 कुछ जादू वह कर देंगे और माल की दुलाई से 7 करोड़ रुपये की ज्यादा आमदनी हो जायगी यह केवल स्वप्न साबित होगा क्योंकि वह अपने माल की हालत ठीक नहीं बना रहे हैं।

श्रीमन् मैं दूसरी बात यह कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय ने मीटर गेज को ब्राडगेज में बदलने की जो स्कीम रखी है उस स्कीम को लागू करने की आधार होना चाहिये, जो बेसिस होना चाहिये कि जो यह पूर्णतः भूल जाता है और पोलिटिकल

तथा रीजनल आधार पर, राजनैतिक और क्षेत्रीय आधार पर, उसका निर्णय करते हैं। पूर्वोत्तर रेलवे का बाराबंकी से बरौनी तक का जो सेक्शन है उसका आज से लगभग दस-बारह साल पहले मीटर गेज से ब्राड गेज में कंवर्शन के लिये सर्वे कम्प्लीट हो गया था लेकिन काम न शुरू करने के लिये बार बार बहाना बनाया गया और डिफरेंट ढंग से कई बार सर्वे कराया गया। एक बार कहा गया कि पहले भटनी-बनारस लाइन का सर्वे कर लो, यह पहले शुरू होगा। फिर कहा गया कि पहले बरौनी लाइन से काम शुरू होगा पहले उसका सर्वे कर लो। इस तरह से कुछ न कुछ बहाना बना कर के जो मव दस साल पहले कम्प्लीट हो गया था उसको लटकाया गया। और मैं कहना चाहता हूँ कि उस लाइन के कंवर्शन से आपके रेलवे की कई गुना आमदनी बढ़ जाती। एक तो, श्रीमन्, सबको ज्ञात है कि आपके देश का उत्तर-पूर्वी क्षेत्र, नेफा का इलाका जो है वहाँ हमेशा चीन का खतरा बना रहता है और वहाँ पश्चिम से पूर्व को फौज की सारी रवानगी और वापसी उसी रेलवे के मातहत होती है और हजारों ट्रेनों उस लाइन पर चलती हैं। उन लोगों को लखनऊ में गाड़ी बदलनी पड़ती है और उधर से आकर बरौनी में गाड़ी बदलनी पड़ती है। वह इलाका जहाँ यह पड़ता है, उत्तर प्रदेश का पूर्वी इलाका और बिहार का उत्तरी इलाका यह हर तरीके से पिछड़े हुए इलाके हैं और अधिक दृष्टि से पिछड़ा हुआ इलाका है और अगर यह कंवर्शन हो गया होता तो उस क्षेत्र में उद्योग की स्थापना में और दूसरे तरह की तरक्की में बहुत मदद मिलती। मैं आपको, श्रीमन्, उदाहरण-स्वरूप बताऊँ कि गोरखपुर में बड़े उद्योग इसलिये नहीं लगते हैं कि उद्योगपति कहते हैं कि छोटी लाइन के डिब्बों में बड़ी बड़ी मशीनरी नहीं ढोई जा सकती है। गोरखपुर में सरकार का एक फर्ट-लाइजर्स का कारखाना बनाया गया, टारगेट से दो साल के बाद वह कारखाना पूरा हुआ, इसलिये कि बड़े-बड़े इंजिन जो जापान से लाये गये उनको ट्रालीज से खींच-खींच कर, दो-दो सौ मील दूर तक ट्रालीज खींच करके पहुंचाया जा सका क्योंकि छोटी लाइन के डिब्बे उनको नहीं ले जा सकते थे। यह कठिनाई उस क्षेत्र की औद्योगिक तरक्की में पड़ती है। और ट्रांशिपमेंट का अपना एक प्राबलम है।

अगर कोई रेल से कोयला मंगाये या और कोई सामान मंगाये तो या तो मरवाडीह में ट्रांशिपमेंट कराये या बरौनी में ट्रांशिपमेंट कराये और दोनों जगह के ट्रांशिपमेंट स्टेशन पर इतनी चोरी होती है और इतनी परेशानी होती है कि काफी कंसा-इनीज का माल आधा हो जाता है।

इसके अलावा ट्रांसशिपमेंट का जो चार्ज 10 परसेन्ट, 12 परसेन्ट माल पर बढ़ जाता है। जो माल कि 10 परसेन्ट कम कीमत पर पहुंचता है, वह 10 परसेन्ट ज्यादा पर पहुंचता है। इस तौर पर श्रीमन्, अगर वह लाइन पहले ली गई होती कन्वर्शन के लिए तो उत्तर रेलवे की आमदनी बहुत बढ़ गई होती, और हर प्रकार से उस लाइन को पहले लिया जाना चाहिये था। लेकिन इस बजट में उस लाइन के कन्वर्जन करने का प्रावधान किया गया है 46-47 करोड़ रु. के खर्च में, कि वह डेढ़ करोड़ का खर्चा...

**उपसभाध्यक्ष (श्री राजेन्द्र प्रताप सिंह) :** आप कब तक बोलेंगे ?

**श्री नागेश्वर प्रसाद शाही :** मैं श्रीमन्, अभी काफी टाइम लूंगा।

**उपसभाध्यक्ष (श्री राजेन्द्र प्रताप सिंह) :** आपके दल का काफी टाइम हो चुका, आप यह विशेष टाइम ले रहे हैं। खैर, जहां तक जल्दी हो सके लंच के बाद खरम कीजिए।

The House stands adjourned till 2.00 P.M.

The House adjourned for lunch at  
one minute past one of the Clock.

The House reassembled after lunch at two of the Clock. THE VICE CHAIRMAN (SHRI RAJENDRA PRATAP SINHA) in the Chair.

**श्री नागेश्वर प्रसाद शाही :** उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं लंच से पहिले यह निवेदन कर रहा था कि हर दृष्टि से, सर्वे पूरी होने की दृष्टि से, सामरिक दृष्टि से, राष्ट्र की सुरक्षा की दृष्टि से, व्यावसायिक दृष्टि से, रेलवे के लाभ की दृष्टि से, पिछड़े हुए इलाके के विकास की दृष्टि से और हर दृष्टि से पूर्वोत्तर रेलवे की बाराबंकी और बरौनी शाखा को ब्राड गेज में बनाना बहुत आवश्यक था

और उसको पहिले ही पूरा किया जाना चाहिये था। लेकिन दुःख के साथ कहना पड़ता है कि उसके मुकाबले में मंसूर रेलवे को प्राथमिकता दी गई जो किसी भी दृष्टि से पूर्वोत्तर रेलवे की शाखा के मुकाबले में नहीं आती। श्रीमन् मैं यह भी कहना चाहता हूं कि जब बहुत बार इस ओर निगाह गई तो इस साल इस शाखा के कन्वर्जन के लिए 47 करोड़ के खर्च में से केवल डेढ़ करोड़ रुपये का ही प्रावधान किया गया है अगले वर्ष के बजट में। यह डेढ़ करोड़ रुपये की जो राशि रखी गई है उसमें यह मंजूर जा सकता है कि अगर इस गति से इस काम में प्रगति रही तो मेरा ख्याल है कि इस काम के पूरा होने में करीब 10-15 साल लग जायेंगे। और फिर वह क्षेत्र जो है आगे कई सालों में पिछड़ा का पिछड़ा ही रह जायगा, वहां की उर्ता हर प्रकार से अवरुद्ध पड़ी रह जायगी। श्रीमन् जैसा कि मैंने निवेदन किया, उस क्षेत्र की औद्योगिक प्रगति में भी छोटी लाइन का होना ही एकमात्र बाधा है। कोई भी पंजीपति, उद्योगपति वह जाना नहीं चाहता है क्योंकि उसके जहां दूसरे जगहों पर उद्योग लगाने पर दम सौ रुपए खर्च होते है वहां यहा 15 सौ रुपए खर्च हो जाते है हर एक दृष्टि से वह काम होना चाहिए था मगर इस बार शुरू होने पर भी डेढ़ करोड़ रुपया एलौ किया गया है जबकि बजट में गुंजाइश है।

श्रीमन्, अब मैं यह कहना चाहता हूं कि 16.50 करोड़ का अगले वर्ष का बजट का पाट जो यात्री किराया और माल किराया बढ़ाकर पूरे किए जाने की कोशिश की जा रही है, वह घात केवल रेलवे की व्यवस्था ठीक करके पूरा किया जा सकता है और यात्री किराया और माल किराया बढ़ाने की कोई आवश्यकता नहीं होगी। अगर 4-5 मुख्य विषयों की ओर ध्यान दिया जाय तो वह घात रेलवे का नुकसान समाप्त करके पूरा किया जा सकता है। एक तो आप देखेंगे कि रेलवे के स्टो की यह हालत है कि करोड़ों रुपयों का ऐसा स्टो खरीदा जाता है जो साल दो साल के बाद बेका हो जाता है। वे पुर्जे और वे पार्ट्स जो केवल सात दो साल तक इस्तेमाल हो सकते है और जिनकी सीमित संख्या में खरीदना चाहिए उनको भी मात्रा में खरीदा जाता है ताकि उनकी खरीद कमीशन कमाया जा सके और वही पुर्जे और स्टो

[ श्री नागेश्वर प्रसाद शाही ]

के सामान के लिए यह कहा जाता है कि उनकी आवश्यकता नहीं रह गई है और वे स्क्रैप के रेट से बेचे जाते हैं। स्टोर्स का करोड़ों रुपयों का सामान जो खरीदा गया इस्तेमाल के लिए वह दो-तीन साल के बाद स्क्रैप के रेट से नीलाम होता है। इसमें रेलवे का हर साल करोड़ों रुपए का नुकसान होता है। इस तरह का नुकसान और यह भ्रष्टाचार जो कमीशन कमाने के लिए नाजायज तरीके से किया जाता है वह समाप्त किया जाय तो बहुत धन बच सकता है।

दूसरा, श्रीमन् ओवरटाइम का प्रश्न है। चूँकि यह कर्मचारियों से सम्बन्धित है, मैं नहीं कहता कि ओवरटाइम न दिया जाय, मगर कुछ ऐसी व्यवस्था बन गई है रेलवे में कि फर्जी ओवरटाइम कमाने की आदत बढ़ती जा रही है, यहां तक कि कुछ निश्चित समय के बाद रेलवे ड्राइवर के ओवरटाइम का रेट बहुत ज्यादा हो जाता है और इसलिए वह सोचता है कि ट्रेन भले ही लेट हो जाय, मगर हमारा ओवरटाइम बन जाय। मैं रेल मंत्रीजी के प्रांत, दक्षिणी रेलवे के मैसूर डिवीजन का एक उदाहरण प्रस्तुत करना चाहता हूं। उससे आपको ज्ञान होगा कि कितना और किस तरह से ओवरटाइम दिया जा रहा है। केवल मैसूर डिवीजन में 1968, 69 में कुल एमाल्यूमेट्स 24 लाख रु० दिये गये और उसमें से 11 लाख रु० ओवरटाइम का दिया गया। 1969-70 में कुल 26 लाख रु० में से 8 लाख रु० ओवरटाइम का है। 1970-71 में 27 लाख रु० में से 10 लाख 44 हजार रु० ओवरटाइम का है। इस तरह से आप देखेंगे श्रीमन्, कि इसमें से लगभग आधा धन जो है वह ओवरटाइम के रूप में दिया जाता है। यह ओवरटाइम अगर समाप्त किया जायगा तो इससे दो तरह के लाभ होंगे। यदि काम ज्यादा है तो बेकार लोगों को उस काम पर नियुक्त कीजिये और इसीसे उनको बेतन दे दीजिये। एक तो इसमें यह लाभ होगा। दूसरे जो नाजायज ओवरटाइम बनाते हैं उसको यदि बचाया जा सके तो उसमें और डेवलपमेंट के काम हो सकते हैं।

रेलवे के किनारे की जमीन का रेल मंत्रीजी ने अपने भाषण में जिक्र किया है। रेलवे के किनारे

की जमीनों में आज जितना लाभ हो रहा है उसका सौ गुना ज्यादा लाभ हो सकता है। अगर उसकी व्यवस्था ठीक की जाय। अधिकांश भूमि आज भी पड़नी पड़ी हुई है और जिस भूमि पर खेती हो रही है, जो खेती के लिये दी गई है उसकी व्यवस्था इस ढंग से की गई है कि अगर सौ रु० एकड़ उम पर रेल को आमदनी हो सकती है तो 10 रु० एकड़ पर वह भूमि दी गई है। उसका नीलाम नहीं किया गया है और न उस पर लोगों को इस बात की नोटिस दी गई है, विज्ञापन दिया गया है कि रेलवे की भूमि उठने वाली है। कुछ लोग मिल मिला कर उसको ले लेते हैं और लां रेट चलता रहता है बहुत दिनों तक।

एक दूसरा विषय जिसकी ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं.....

**उपसभाध्यक्ष (श्री राजेन्द्र प्रताप सिंह) :** देखिये, आप का समय हो गया है और आप मेहरबानी करके समाप्त कीजिये। यदि रेलवे बजट आज खत्म हो जायगा तो शनिश्चर को हाउस नहीं बैठेगा।

**श्री नागेश्वर प्रसाद शाही (Interruptions)** याजी जी, मैं आप की ही बात कह रहा हूं। रेलवे कर्मचारियों से काम लेने की व्यवस्था ऐसी है कि वह पूरे समय काम नहीं कर पाते। वह दोषपूर्ण है। वर्कशापमें 6, 7 बजे उनकी हाजिरी होती है और शाम को 4, 5 बजे उन की छुट्टी होती है। बीच में उनको खाने का समय दिया जाता है। घर के लिए वह शाम को 5 बजे कारखाने से निकलते हैं। उसमें हजारों ऐसे हैं कि जिनके लिए कोई क्वार्टर की व्यवस्था नहीं है और 20, 25 मील की दूरी पर उनको घर जाना पड़ता है। माहों 5 बजे उनकी ट्रेन वर्कशाप से चलती है और 8 बजे वे वहां पहुंचते हैं जहां से उनको 3, 4 मील चलकर घर जाना होता है। 11, 12 बजे वह अपने घर पहुंचते हैं, अपने बीबी बच्चों से बात करते हैं और खाना खा कर सो नहीं पाते क्योंकि एक बजे उनको फिर चल देना पड़ता है। फिर 4, 5 मील उनकी कवर करना पड़ता है और ढाई बजे उनकी ट्रेन फिर चल देती है और 5 बजे वर्कशाप स्टेशन पहुंच जाती है। ऐसे कर्मचारी वर्कशाप में आकर सोते हैं। जिनके क्वार्टर पास नहीं हैं वे खाना आदि खाने घर

नहीं जा सकते, स्नान आदि नहीं कर सकते और क्रिया में निपट नहीं सकते इसलिए कारखाने में ही आकर वे सब क्रियाओं आदि में निवृत्त होते हैं। 6 बजे में कारखाने की ड्यूटी शुरू होती है वे 7, 8 तक अपने काम में निवृत्त होते हैं। और घंटे दो घंटे काम करके फिर वही खाना बनाना शुरू कर देते हैं कारखाने में इस तरह ड्यूटी आवर्स में मुश्किल में 2, 3 घंटे काम होता है और इस तरह काम का कोई आउटपुट बढ़ नहीं पाता अगर उनके क्वार्टर की व्यवस्था हो जाय तो 2, 3 घंटे के बजाय 7, 8 घंटे काम करके वे अपना आउटपुट बढ़ा सकते हैं।

**उपसभाध्यक्ष (श्री राजेन्द्र प्रताप सिंह) :**  
अब समाप्त करिये।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : मैं समाप्त कर रहा हूं। रेलवे मंत्री जी ने कंपेंसेशन की मद में जो पिछले साल 13 करोड़ का था इस साल 3.6 करोड़ घटा दिया है यह कहकर कि हम नुकसान कम कर देंगे। यह नुकसान कम करके नहीं होगा बल्कि अमानियत यह है कि 13 करोड़ की अदायगी के बावजूद भी बहुत से क्लेम अनपेड रहते हैं क्योंकि उन फंड में रकबा नहीं है सारे रुपये की अदायगी हो तो यह फंड बहुत ज्यादा हो जायेगा इस तरह यह कमी जो की जा रही है यह एट दि कास्ट आफ कम्यूटर हो जायेगी जो नहीं होना चाहिए।

**SHRI K.C. PANDA (Orissa):** Mr. Vice-Chairman, Sir, at the very outset I would like to congratulate the officers and workers of the Indian Railways for their hard work and for keeping up the prestige of the country during the last war. The Budget envisages a surplus of Rs. 9.08 crores in the current year and that too after the Railway Convention Committee has recommended to be remitted Rs. 22 crores out of the dividend which was to be paid by the Railways. Again, in the year 1972-73 the Railway Ministry has proposed to increase the fares and freight amounting to Rs. 49.50 crores. With an anticipated increase in expenditure of Rs. 24.8 Crores the Surplus anticipated is only Rs. 32.43 Crores. In this connection I would mention that every year you are raising the fares and in certain years the freight also. Now that the Union Government is publicising much more of the socialistic order in the country, I would suggest why not we accept one class on the Railways, so

that first class, second class and the air-conditioned bogies can be converted into third class sleepers. The Railway Ministry will get more income from third class passengers. It will also eliminate so many troubles and discriminatory treatment being accorded to certain VIPs in the country.

Now, I would like to say something about the Railway Board. I would like to know whether the Railway Board has been reorganised after the Ganguli episode. I want to know how they propose to avoid such incidents in future. I want to mention about the elimination of coal-based engines and the dieselisation and electrification. I find that very well organised loco sheds are kept vacant. And there is no suggestion about conversion of such loco-sheds and the workshops into manufacturing workshops so that wagons are made. The difficulty about wagons is increasing day by day, wagons are not available even for perishable goods. There are also reports from various quarters that corruption is very badly prevailing at the railway officers' level for the supply of wagons even for perishable goods and daily necessities, essentials, of life. If these workshops are converted for manufacturing wagons and small necessary articles, then I believe the Railways will not only increase their revenue but also will solve the problem of discharging a certain number of employees who are engaged in the coal engines.

I cannot remain without mentioning something about ticketless travel. The hon. Minister has mentioned about the cooperation and coordination of certain State authorities with the Railways in detection of ticketless travel. But we were expecting such coordination from all the State authorities, and I want to know from the hon. Minister whether all the State authorities have been requested about this, what their reaction is, in what way they have been able to help the Railway authorities in detecting ticketless travel so that this heinous crime is stopped.

The States have nationalised road transport. But there is no mention of any finance or help or assistance to such road transport undertakings which are working as the feeder-lines of the railways. To the best of my knowledge, in certain road transport undertakings, the Railways have got a share. And in view of the fact that the road transport undertakings of the private concerns are earning a lot and competing with the Railways, the Railways should help and finance the nationalised road transport undertakings o

[ Shri K. C. Panda ]

the different States so that they can coordinate their work not only with the Railways but will also enable to get an income to the nationalised sector and also work as feederlines to the Railways.

As pointed out by one of my friends, I fail to understand what is the criterion for the conversion of the narrow-gauge lines, which has been decided by a High Power Committee as a losing proposition. Since all the narrow gauge lines are declared to be non-profitable, what is the criterion, how are they going to take up the conversion ?

THE MINISTER OF STATE IN THE  
MINISTRY OF STEEL AND MINES (SHRI  
SHAH NAWAZ KHAN) : Metre gauge.

SHRI K. C. PANDA : I correct myself, metre gauge. How has it been taken up ? Statewise or Zone wise. I think that all of them give no profit to the Railways. I mention about a particular line in my State-Rupsa to Bangripasi *via* Rairangpur can be converted into broad gauge and joined to Badampahar because a broad gauge line has come from Tata Nagar to Badampahar. Only a small distance of conversion of this line is needed and then from Rupsa to Jamshedpur will be a broad gauge line and it will be serving the entire area which produces iron-ore and other minerals and also it will take the Utkal Express from Jamshedpur to Rupsa so that the mileage and other atrocities being committed in Utkal Express between Kharagpur and Balapure will be avoided. It will be economical as also it will serve the needs of the people. But I find no mention about conversion in these areas.

Then I should like to come to some important difficulties about my own State of Orissa. I think all hon'ble Members know very well that we have got the Utkal Express. We were very glad when the Minister announced in this House that there will be an Express from Delhi to Puri. It covers the longest mileage and the longest time. I wish it were not named as the Utkal Express because, it seems, the name Utkal somehow or the other does not encourage the Railway Ministry to make any improvement in that Express. By the time it reaches Agra most of the passengers have changed the train to reach Delhi earlier. The Utkal Express takes more than six hours to cover the distance between Agra and Delhi whereas an ordinary passenger or Express train takes hardly 3-4 hours. We have been

writing to the Railways to change the timing of the train but the Railway Ministry turns a deaf ear to our request.

In reply to one of my letters to the Railway Ministry I was told that they wanted to have a Waltair Delhi-Express *via* Raipur, Bilaspur, Katni and so on. But we have not been able to hear anything up till now, now do we find any proposal in the next Budget although it will serve not only the southern part of Orissa, but also the northern parts of Andhra Pradesh and some portion of Chhattisgarh areas.

Sir, there was some hue and cry about shifting the headquarters of the South Eastern Railway. We had a lot of correspondence. Later on, the Orissa Chief Minister, Mr. Biswanath Das, was somehow or other able to convince the Railway Minister who agreed that the headquarters of the South Eastern Railway was to be shifted to a place somewhere in Orissa. We have got the largest marshalling yard in Rourkela, and Orissa happens to be the central portion of the area of activities of the South Eastern Railway. It has scope for expansion of railway lines in many areas. But I do not know the reason, which is best known to the Railways, why no action was taken. Neither any action was taken nor the assurance that the headquarters is to be transferred to Orissa was withdrawn. It has not been shelved either. I would mention another incident which appeared in the papers of West Bengal. Some of the Central leaders said "Aagun jale jabe" if the headquarters of Gardenreach is transferred to Orissa. That is, fire will burn in Calcutta. Why ? Calcutta was the headquarters of the entire country. Then the Capital was shifted. Calcutta was the headquarters of Bihar, Orissa and Bengal. Then each State got separated. Calcutta also happened to be the headquarters of so many railways. Now the other railways have their separate headquarters. Sir, here I would like to mention that had there been no necessity to connect Calcutta with Bombay or Calcutta with Madras, perhaps there would not have been any railway in Orissa up till now. In the entire track of 1,600 kilometres or so in Orissa, if you take away the two main lines of Calcutta-Nagpur and Calcutta-Madras, only a few hundred miles are left which serve the people of Orissa. In that, too the Raipur-Vijayanagaram railway line was constructed only to transport manganese and iron ore from Madhya Pradesh to Visakhapatnam. Even the DBK railway was constructed with the help

of Japanese funds. But the assurances and commitments made by the highest Railway officials, while constructing the DBK railway, have not so far been fulfilled. I would mention an example. The irrigation water which used to pass through the railway track is blocked in a certain place. Here, on one side of the railway line, the cultivators enjoy a bumper crop, whereas on the other side, the field is dry. Even now when the State Government or the local authorities press for having a small hump pipe, which was assured previously, it is not being allowed, and the cultivators are suffering. If such things go on, Sir, how long will the people remain contented with what is happening ?

Then I would like to mention about some overbridges where so many accidents occur. There is need for one overbridge in Titlagarh which is supposed to be the sub-divisional headquarters of the Railways. The entire town has been divided into two parts by the Railways. So many accidents have occurred near the level-crossing. The State Government has provided the land. They have also agreed to construct the approach road. The Minister of Railways assured us here in this House and in several committees that he would take up the work in 1971. I have thoroughly gone through the Budget papers of the Railways, but I find nothing regarding the construction of the overbridge. I am glad that they have mentioned about another overbridge in Kesinga which, I hope, they will implement very soon. And two other overbridges are needed in Bolangir, the district headquarters and in Bargarh which is one of the best markets in that area. Here the main road passes over the railway line and there was an assurance in writing even, that the overbridges would be constructed in 1971. But I do not find them in the Railway Budget or in the explanatory notes that they have given. I fail to understand why it is being neglected like that whether for want of funds or for want of feelings for the people of Orissa who are dying every week or every fortnight one by one on these level-crossings.

I want to mention one more serious thing. The D. B. K. Railway has constructed a track from Kotabalasa to Bailadila. It was constructed to take iron ore and in this 20th century the railway line was constructed in such a way that the railway authorities give the explanation

that neither passengers nor any raw materials for any other industry can be transported on that line. What more disgraceful work can we find than this ? And I believe the Central Government has already given licences for two major industries in that area in Koraput District, one paper mill and another aluminium plant. And they have been refused and told very clearly that their raw materials cannot be transported on that line because the gradient is so much that no transport of materials other than iron can be made. I do not know how the Railway Ministry is going to reconcile the needs of the people and how long they can ask us to remain silent even for passenger traffic or for transport of any raw materials in that area. Again, the D. B. K. Railway has constructed railway stations at very distant places and they had assured that in between stations there would be passenger halts. For the past six years we have been trying our best to impress upon the authorities to have some passenger halts at least for five minutes or three minutes or two minutes, but to no avail. I want to mention one other thing. Tusra is a market where Adivasis from three or four districts, even from Andhra Pradesh, come to dispose of their goods. At the level crossing of the road and railway line leading to Tusra which is about five miles from the railway line, we want a halting station, but to no avail. I have myself moved for so many unmanned level crossings where accidents are occurring. But in spite of the inspections made by the officers for the last two or three years, nothing has been done up till now. Then I come to the coastal area. All Members of this House must have heard that Paradip is the deepest port in the country. Paradip Port was constructed, but there was no railway link and the Minister assured in this House and elsewhere that it would be completed by 1971. Again after some time it was revised and we were assured that it would be completed by 1972. But even after the rains no work has been started up till now. How do they think that the people of Orissa will remain contented with what they are giving now ? There was a suggestion by Orissa Government and other people to connect Talcher and Bimlagarh. But after a wide survey the Railway Minister said that it will not be a feasible line and that it will not be economic, and they suggested the other line joining Banspani Jankhpura and mining areas which would join from Rourkela and Jaipur Road. They agree that it will be economical. But what is happening to that ? There is no

[ Shri K. C. Panda ]

sign of its being taken up. Is it proposed to be taken up ?

There is no good road connecting the Hiterland with Gopalpur port which is going to be developed. This area is inhabited by Adivasis in the district of Phulbani. There was a proposal from the Orissa Government to connect Gopalpur with Borhampur and Borhampur with Bolangir. But there has been no survey nor even an assurance that this link will be taken up either in the Fifth Plan or Sixth Plan or even in the Seventh Plan. We are not having any reply from the Government so far.

Lastly, the Union Government has been saying that they will remove all regional imbalances in the country. I would like to ask the Railway Minister one thing. As I have already mentioned, we are a peace-loving people. We are being continuously neglected. Do you want the peace-loving people of Orissa to launch a direct, non-violent action to get these works done by the Railway Ministry or through some other source ? I do not want that to happen. I hope you will not provoke us to do that. But if this kind of attitude continues towards Orissa and its peace-loving people, how long do you expect them to remain silent and contented with what they are getting from you ? I sincerely hope that you will not continue this attitude in which case they will have to take to legal and non-violent means to get these things done by the Railways.

**श्री नवल किशोर (उत्तर प्रदेश) :** उपसभा-ध्यक्ष जी, हमारे देश में यह जो रेलवे है यह पब्लिक सेक्टर की सबसे बड़ी अंडरटेकिंग है। इतना ही नहीं, यदि देखा जाय तो एशिया की सबसे बड़ी अंडरटेकिंग और दुनिया में जो रेलवे सिस्टम है उनमें हिन्दुस्तान का रेलवे सिस्टम चौथा आता है और जितनी स्टेट-आंड रेलवेज है उनमें दुनिया के अन्दर हमारी रेलवे नम्बर दो पर है। इसीलिये यह जरूरी है कि हम इस बात को देखें कि हमारी जो रेलवे है वह स्वस्थ व्यापारिक सिद्धांतों के आधार पर चले, उसकी आमदनी बढ़े और उसमें मुनाफा हो क्योंकि हमारे देश की जो इकोनामी है उसकी तरक्की के लिये भी यह आवश्यक है कि हमारी रेलवे मुनाफे के साथ चले। शुरू शुरू में और काफी समय तक उनका

परफार्मेंस, उनका काम बहुत अच्छा हुआ और हमारा जो जनरल रेवेन्यू है उसमें बहुत बड़ा कट्री-क्यूशन ग्लेव्हेज का होता था। मगर पिछले 7, 8 साल से लगातार उसकी एफीशियेसी घटती जा रही है, उसका मिसमैनेजमेंट बढ़ता जाता है और बजाय मुनाफे के घाटा ही बढ़ता जाता है। यह एक मायूसी और नाउम्मीदी की बात है। मैं चाहता था कि मेरे रेल मंत्री को बधाई दू कि उन्होंने सरप्लस बजट पेश किया, मगर असल में यह सरप्लस बजट नहीं है। यह फीगर्स की एक जगलरी है, एक कला-बाजी है आकड़ों की लोगों को बहकाने के लिए और यह सच्चाई से काफी दूर है। यू भी यह पहला सरप्लस बजट नहीं है। 1970-71 में जब रेल मंत्री ने अपना बजट पेश किया था तो उन्होंने यह बताया था कि 22.38 करोड़ का इस के अंदर सरप्लस होगा, नफा होगा। उस समय पार्लियामेंट ने कुछ ऐसी चीजों पर जिन पर कि वह किराया बढ़ाना चाहते थे, उसको मंजूर नहीं किया तथा पार्लियामेंट के आग्रह पर स्वयं मंत्रीजी ने उसको वापस ले लिया और 13 करोड़ रुपये काटने के बाद भी यह उम्मीद थी कि 9.38 करोड़ का सरप्लस होगा, लेकिन यदि आप देखें तो उस साल में 19 करोड़ से ज्यादा का यानी 19.84 का घाटा हुआ है। इसके बाद 1971-72 का जब बजट पेश हुआ तो उसमें 6.87 करोड़ का डेफिसिट बताया गया था, लेकिन आखिर में अब उसमें 9.08 करोड़ का मुनाफा दिखाया गया है। यह बताया गया है इस बजट स्पीच में कि जो आमदनी की मदें थी उनमें आमदनी कम हुई। जैसे कि मिसाल के तौर पर उनका ख्याल था कि एडीशनल गुड्स ट्रैफिक जो है वह 9 मिलियन टन होगा, मगर उनका कहना यह है कि चूंकि प्राइवेट और पब्लिक सेक्टर में उत्पादन घटा और जो उत्पादन के लक्ष्य थे वे पूरे नहीं हो सके इसलिए जो गुड्स का मूवमेंट था वह कम हुआ और उसके कारण हम को आमदनी कम हुई। श्रीमन् यह बात बिलकुल गलत है, क्योंकि शिकायत लोगों की यह रही है और बहुत से माथियों ने यह बताया यहां पर कि कोयले की खदानों पर कोयला जमा था जो वैगन्स की कर्मी की वजह से लदान नहीं किया जा सका और जिस की वजह से टेक्सटाइल मिल्स और स्टील मिल्स और दूसरी फैक्टरियां बंद रहीं, उनमें उत्पादन कम हुआ। तो वैगन्स की शार्टेज की वजह से



कोयले और स्टील का न पहुँचना उत्पादन के घटने का कारण था, न कि उत्पादन की कमी की वजह से रेलवे की आमदनी का कम होना। मैं कहता हूँ कि अगर लोहा और कोयला, जो हमारे खाम रा मैटीरियल है, कच्चा माल है, अगर यह समय पर फैक्ट्रियों के पास नहीं पहुँचेंगे तो उत्पादन घटेगा और उसके घटने से हमारी इकोनॉमी पर असर पड़ेगा। तो यह बात आपकी कहना उचित नहीं है। दूसरी बात यह है कि मैं यह बात मान सकता हूँ कि कुछ आपके पास बैंगन्स की कमी है, लेकिन बैंगन्स की कमी आर्टिफिशियल तौर पर भी पैदा की जाती है। क्योंकि जब बैंगन्स की कमी होती है तो हर बैंगन्स पर 50 या 100 रुपये जो गुड्स क्लर्क है वह खा जाता है और इससे भ्रष्टाचार बढ़ता है।

मान्यवर, इसमें घटी के कारणों के सम्बन्ध में और बहुत सी बातें कही गयी हैं जैसी कि मुसाफिरो ने जो अतिथि की आशा थी, उसमें भी घटोत्तरी हुई है। इसमें पाकिस्तान की जग की बात भी कही गयी है भी कुछ बाढ़ की बात भी आयी है, कुछ माल की चोरी की बात भी कही गई है, पोलिटिकल एजी-टेशनस और बिना टिकट सफर करने वाले लोगों की बात भी इसका एक कारण बताई गई है। इस मौके पर मैं इस बात के लिए बधाई देना चाहता हूँ रेल मंत्री जी को कि लड़ाई के टाइम में जिस खूबी के साथ रेलवेज ने अपने फर्ज को अंजाम दिया वह काबिले तारीफ है और उसके लिए मैं उनके मंत्रालय को, अपने अफसरों को और उन सभी लोगों को जो उसमें काम करते थे, उनको बधाई देता हूँ, वे बधाई के पात्र हैं। कुछ लोग उसमें शहीद भी हुए, 13 आदमियों की जानें गयी और 26 जख्मी हुए, उनकी शहादत को मैं गर्व की बात समझता हूँ और मुझे यकीन है कि उनके जो परिवार हैं उनकी देखभाल के लिए भी सरकार वहीं इंतजाम करेगी जो कि उसने अपने सैनिकों भाइयों के परिवारों के लिए दिया है।

श्रीमन्, मगर इसमें एक बात बड़ी तफरीह की यह है कि इन तमाम वज्रहातों के बाद भी जो आमदनी का एस्टीमेट 1070 करोड़ रुपये का था वह बढ़ गया और आमदनी जो हुई वह 1078 करोड़ रुपये हुई यानी इन तमाम मुसीबतों के बाद भी 8

करोड़ रुपया बढ़ गया, तो घाटा इमलिये नहीं हुआ कि आमदनी कम थी, वनिक इमलिये हुआ कि खर्च के ऊपर कोई कंट्रोल नहीं था और खर्चा आमदनी के मुकाबिले में ज्यादा बढ़ता हुआ चला गया। श्रीमन्, इसमें एक बात मुझे यह भी कहनी है कि जो 9 रेलवे जोन्स हैं, इनमें में 5 जोन्स का काम बहुत अच्छा है और उनमें जो एस्टीमेटेड आमदनी थी, जितनी आमदनी का एस्टीमेट किया गया था, उससे 18 करोड़ 71 लाख रुपया ज्यादा आमदनी हुई, लेकिन बाकी जो 4 जोन्स हैं, उन्होंने एस्टीमेट के मुकाबिले में 29 करोड़ 44 लाख रुपया कम आमदनी किया यानी जो टोटल हुआ वह 11 करोड़ रुपया कम हुआ, उससे जो कि हमारा एस्टीमेट था। इनमें एक माउथ इस्टर्न रेलवे का भी जोन्स है। मैं समझ नहीं पाया कि जब इस जोन्स में वेस्ट बंगाल भी है, सेंट्रल इंडिया भी है, उड़ीसा है, बिहार है जिसमें कि रिच कोल फील्ड्स हैं तो फिर उसके बाद भी इसमें घाटे की गुंजाइश क्यों है और क्या आपने यह सोचा है कि इस्टर्न रेलवे जितनी हम उम्मीद करते थे, उससे जो 9 करोड़ की कम आमदनी दे रही है वह क्यों और उसमें मुधार करने के लिये आपने कौन से तरीके सोचे हैं।

श्रीमन्, एक जो बहुत बड़ी बात बताई गई, वह चोरी की बात। पिलफ्रेज की बात बताई गई है। सही बात है और दुर्भाग्य की बात है कि 13 करोड़ रुपया हर साल कम्पेनसेशन में देना पड़ता है और पिछले आठ दस सालों में यह कम्पेनसेशन की जो रकम है वह करीब-करीब दुगुनी या डबोटी हो गई है और जो आर० पी० एफ० है, रेलवे प्रोटेक्शन फॉर्म है, उस पर खर्चा 2 करोड़ के बजाय 12 करोड़ हो गया है। तो यह हिफाजत क्या होती है। शिकायतें इस बात की हैं कि इस चोरी के अन्दर रेलवे का स्टाफ, रेलवे प्रोटेक्शन फॉर्म, भी शामिल होता है। जिसका आपने प्रोटेक्शन के लिये रखा है वह ही अगर चोरी में शामिल हो जायगा तो प्रोटेक्शन कहाँ होगा। तो यह बात मैं आपसे कहना चाहता हूँ। कल श्री पीताम्बरदामजी ने कुछ आंकड़े दिये थे और उन्होंने बताया था कि जो आपकी साउथ इस्ट फ्रन्टियर रेलवे है उसमें जितना आप कमाते हैं गुड्स के ट्रेफिक से उससे कहीं ज्यादा आपको कम्पेनसेशन के तौर पर देना पड़ता है और

[ श्री नवल किशोर ]

यह एक साल में नहीं है, बल्कि चार, पांच, छः सालों से है। तो यह आपकी स्थिति है।

पोलिटिकल एजिटेशन की बात कही गई। बंद की बात कही गई, स्ट्राइक की बात कही गई। यह बात सही है कि हमारे देश में कुछ ऐसी राज-नैतिक पार्टियां हैं जो कि इस तरह के आन्दोलन में हिस्सा लेती हैं, जिससे कि राष्ट्रीय सम्मानों को, राष्ट्रीय सम्पत्ति, का नुकसान होता है और काम में रुकावटें होती हैं और उससे आमदनी घटती है, लेकिन इसके साथ-साथ यह भी है कि हड़ताले भी हुई हैं और अगर मैं भूलता नहीं हूँ तो इस तरह के 22 इंसीडेन्ट्स हुये हैं, हड़ताले और एजिटेशंस हुए हैं और जिनसे आपका काम डिस्लोकेट हुआ है। तो मैं यह नानता चाहता हूँ कि जब दो यूनिक्स आपके यहां हैं, जो मानी हुई यूनिक्स हैं, आपने कहा भी है कि आपका उनसे अच्छा सम्बन्ध है और वह मैनेज-मेंट के साथ सहयोग भी करते हैं, हमदर्दी भी रखते हैं तो फिर क्या वजह है कि यह इंसीडेन्ट्स होते हैं, कोई ऐसा समझौता क्यों नहीं होता, जिस पर कि आजकल हमारे प्रेसिडेंट साहब बहुत जोर दे रहे हैं और सही बात कहते हैं कि आज के जमाने में स्ट्राइक को बैन किया जाय, उस पर एक तरह का मार्गोटोरियम हो, तो मैं जानना चाहता हूँ कि इस सम्बन्ध में हमारे जो मिनिस्टर साहब हैं, उनके क्या विचार हैं।

श्रीमन्, यह जो आकड़े दे दिये हैं कि 13 करोड़ रुपये का कम्पेन्सेशन में देने होते हैं, और 20-25 करोड़ रुपये का नुकसान होता है उन आदमियों की वजह से जो कि बिना टिकट सफर करते हैं, लेकिन इसके साथ साथ मेरा खयाल है कि भ्रष्टाचार भी बहुत है। बिना घस के कोई भी काम नहीं होता है, अगर कोई आदमी अपना थोड़ा सामान भी भेजना चाहे तो ऐसा नहीं होता कि गुड्स क्लर्क उसमें पैसा नहीं मांगता हो। अगर इस तरह के करप्शन की तादाद को भी जोड़ा जाय तो यह तीन सौ या चार सौ करोड़ रुपये बैठेगा। तो अगर इन्हीं सब चीजों को आप बन्द करे, बन्द कर सकें, तो मैं समझता हूँ कि आपका बजट बजाय घाटे के मुनाफे के अन्दर हो सकता है और आपका मुनाफा बढ़ता जा सकता है।

एक बात आपने छोड़ दी। एक वजह आपके घाटे की यह भी है श्रीमन्, कि रेलवे में और जो ये ट्रकें चलती हैं मंडक पर, जो रोड़ ट्रांसपोर्ट है, इनमें बड़ा कट थोट कम्पिटिशन है। उसकी वजह यह है कि ट्रक वाले सामान को कार-खाने में उठाते हैं, कस्टमर के मकान तक पहुंचाते हैं उसमें हिफाजत भी ज्यादा है, मगर वह काम रेलवे वाले नहीं कर पाते। इसके साथ-साथ जो आपका मिस्मैनेजमेन्ट है, वह भी अपनी जगह पर इस सबके लिये जिम्मेदार है।

एक बात इसमें है कि यह जो 9 करोड़ 8 लाख का मुनाफा बनाया गया है 1971-72 में, इस संबंध में रेलवे कन्वेंशन कमेटी ने कुछ सिफारिशें की, जिसकी वजह से 21 करोड़ 53 लाख रु० बतौर रिलीफ यानी सहुलियत के रेलवे बोर्ड पर गवर्नमेंट ने छोड़ दिया। अगर उसको इसमें से आप निकाल दें तो बजाय मुनाफे के, वह जाकर करीब-करीब 12 करोड़ रु० का घाटा होता है 1971-72 में।

श्रीमन्, अब मैं आता हूँ, 1972-73 का जो बजट है इस बजट में जो आंकड़े दिए गए हैं, उसके हिसाब से हमको उम्मीद यह है कि अगर सब काम ठीक बैठे तो हमारी ग्रास आमदनी करीब 1,126 करोड़ रु० की होगी और खर्चा 951 करोड़ का होगा। इस तरह से 175 करोड़ रु० बचता है। इसमें से अभी 191 करोड़ रु० और देने की बात है। इस तरह से काट-कूट कर जो डेफिशिट है वह 16.50 करोड़ रुपए का रह जाता है। यह 16.50 करोड़ रु० जो है वह तब आता है जब इसमें वह जो आपका सहुलियत यानी रिलीफ दी गई है—22.19 करोड़ रु० की जो कि कन्वेंशन कमेटी की सिफारिशों की वजह से आपका गवर्नमेंट ने छोड़ा है—अगर उसको अलग कर दें तो यह डेफिशिट बढ़ जाएगा और 38.69 करोड़ रु० हो जायेगा। अब, श्रीमन्, जो इन्होंने कुछ रेट बढ़ाये हैं सामानों के ऊपर, गुड्स के ऊपर और फर्स्ट क्लास, सेकेंड क्लास के पैसेन्जर्स पर, एयर-कंडिशनड के किराये पर, मैं उसमें भी इनको सपोर्ट करता हूँ, अपना समर्थन देता हूँ, इसके बावजूद भी कि मैं यह जानता हूँ कि इनके किराए बढ़ाने से जो कीमतें हैं वे भी बढ़ जाएंगी। मुझे खुशी है कि मंत्री जी ने कह दिया है कि कोयले

पर, कोक पर और अनाज के ऊपर इसका कोई असर नहीं पड़ेगा। मैं जानता नहीं, वह पड़ेगा कि नहीं पड़ेगा मगर इसके बावजूद भी मैं इसका सपोर्ट करता हूँ। सीजनल टिकट पर कलकत्ता और बांबे में कुछ बढ़ाया है, मगर इसमें बढोत्तरी दरअमल नहीं की है, बल्कि जो एक डिम्पैरिटी थी मद्रास के मुकाबले में उसको ही उन्होंने कम किया है, सो ठीक है। इस सबमें 17 करोड़ मिलने की आशा है। लेकिन वह 17 करोड़ रु० उनको मिल भी गया तो श्रीमन्, जैसा कि इसमें उन्होंने दिखाया है कि मुनाफा हो जाएगा करीब-करीब 50 लाख रुपए का, परन्तु अगर 22 करोड़ रु० की जो रकम है जो बतौर ग्रीलीफ के सरकार ने छोड़ दी है, अगर उसको हम काट दें तो मैं समझता हूँ कि करीब 21 करोड़ रु० के घाटे का यह बजट है। क्योंकि यह जो रकम देनी है। 59.70 करोड़ रु० एज डिविडेड अगर गवर्नमेंट इसको भी छोड़ दे तो आपको मुनाफा बजाय 50 लाख के 160 करोड़ का हो जाएगा। अगर गवर्नमेंट की मूहलियत देने में आप यह दिखायें कि मुनाफा होगा, तो इसमें एफिशियेन्सी नहीं बढ़ेगी, आपके आफिसरगाना के दिभाग में एक कम्प्लेमेन्सी पैदा होगी, संतोष पैदा होगा और बजाय इसके कि वे एफिशियेन्सी बढ़ाए, वे खुश होंगे कि हमने पार्लियामेंट के मेम्बर माहवन को बहकावा दे दिया, अपने आँकड़ों की कलाबाजी दिखा के उनको खुश कर दिया। इसमें जो स्थिति है उसके अंदर सुधार होने का नहीं है। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ अगर घाटा है, तो ठीक है, आपके अंदर जो खामिया है प्रबन्ध में कमियाँ हैं, उनको दूर कीजिए, तब जाकर आपकी ठोस बुनियादी बन जाएगी, वरना नहीं बन पाएगी।

एक दो बातों के लिए और भी मैं हनुमंतैया साहब को बधाई देना चाहता हूँ। यह सही है कि जब से ये मंत्री होकर आए हैं, तब से पकचुएनिटी और टाइमिंग की दृष्टि से रेलवे में सुधार हुआ है यद्यपि वह सुधार मेल, एक्सप्रेस और मेल लाइन्स पर हुआ है, ब्रान्च लाइन्स पर नहीं हुआ है। मैं जानता हूँ कि एक इलाहाबाद-महाराजपुर पैमेन्जर गाड़ी चलती है। श्रीमन्, लखनऊ में चार-पाँच घंटे लेट होता तो उसका पेशा हो गया है, रुटीन हो गया है, मैं भी जब स्टार्ट होता हूँ तो 3 घंटे

देर से होता हूँ; क्योंकि मैं जानता हूँ ढाई तीन घंटे लेट हो ही जाएगी। फिर भी इसमें कोई शक नहीं कि पकचुएनिटी में बहुत कुछ सुधार हुआ है।

3 P. M.

श्रीमन्, एक बात श्री हनुमंतैया जी ने और अच्छी की है और वह यह है कि जब उनके पास किसी चीज के बारे में शिकायत की जाती है तो वे उसके ऊपर प्राम्ट ऐक्शन लेते हैं; इसमें कुछ आँकड़े दे दिये गये हैं उन लोगों के जिनके खिलाफ कार्यवाही की गई है, यद्यपि वह संख्या बहुत कम है फिर भी मंत्री जी के लोगों ने मिनिस्टर ऑफ सम्पेन्शन का नाम क्यों दे दिया है, यह बात मेरी समझ में नहीं आती है, लेकिन यह बात बिलकुल सही है कि जब भी कोई शिकायत उनके पास जाती है तो वे उसके बारे में प्राम्ट ऐक्शन लेते हैं और इसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ।

श्रीमन्, रेलवे के बारे में जो रिपोर्ट दी गई है, उसमें यह कहा गया है कि जो मीटर गेज लाइनें हैं, उनको ब्राड गेज लाइन में बदला जायेगा। यह बात होनी चाहिये और यह एक अच्छी बात है। लेकिन मे इस सम्बन्ध में यह निवेदन करना चाहता हूँ कि इस को बड़ा पर किया जाना चाहिये, जहाँ पर पैमेजर और गुड्स ट्रैफिक ज्यादा है। वहाँ से आपको इस चीज को स्टार्ट करना चाहिये, लेकिन इसके साथ ही साथ आपको नई लाइनों के बारे में भी प्रायगिटी देनी चाहिये। अगर आप ऐसा करेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा; क्योंकि जो क्षेत्र बैकवर्ड हैं, पिछड़े हैं, वहाँ पर आपको नई लाइन बिछाने के सम्बन्ध में प्रायगिटी देनी चाहिये, ताकि उन पिछड़े हुए इलाकों का भी विकास हो सके। जहाँ तक उत्तर और दक्षिण के हिस्से का ब्राड गेज से मिलाने की बात है, वह बहुत अच्छी बात है और मैं समझता हूँ कि यह बात होनी ही चाहिये।

इस रिपोर्ट में एक बात और यह कही गई है कि रेलवे को अपने इस्तेमाल के लिए जो सामान बाहर से आयात करना पड़ता है, उसमें काफी कमी की जा रही है और उसको यहीं पर बनाने की कोशिश की जा रही है। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ। अब हमारे देश को कई जगह से फारेन ऐंड मिलना बन्द हो गया है और अगर हम अपने यहाँ ही सब तरह की चीज

[ श्री नवल किशोर ]

बनाने लगेंगे तो हमसे हमे आत्म-निर्भर बनने में अपने में सैल्फ सफिशियन्सी और सैल्फरिलायन्स लाने में बढ़ावा मिलेगा। इसके साथ ही साथ देश के अन्दर जो टैक्नीकल नो हाऊ है वह भी डेवलप होगा। तो यह जो रेलवे कार्य करने जा रही है वह बहुत अच्छी चीज है। अभी तक तो हम 30 प्रतिशत तक बाहर से चीजों का इम्पोर्ट करते थे जिसको अब घटा कर 9 प्रतिशत तक ले आये है। अगर हमें आहिस्ते-आहिस्ते इंडिजिनस मैटेरियल से ही अपनी चीजे बनाने लगेंगे तो हमे विदेशी मुद्रा पर डिपेन्ड नहीं करना पड़ेगा और करना भी नहीं चाहिये। अगर कोई चीज नहीं है तो उसका आल्टरनेटिव निकाला जाना चाहिये और नई चीज निकाली जानी चाहिये।

श्रीमन्, इसमें जो रेलवे लाइनों के पास की जमीन की बात कही गई है और मंत्री जी ने भी इस बात को माना है कि जो पट्टरी के पास जमीन फालतू पड़ी रहती है उसका अच्छी तरह से इस्तेमाल किया जाना चाहिये। यह सब ठीक बात है और जितनी भी रेलवे पट्टरी के पास उबड़ खाबड़ जमीन है, जो करीब 1 लाख 20 हजार एकड़ है, अगर उसका खेती के लिए इस्तेमाल किया जायेगा तो हमारे देश और जनता को बहुत ही फायदा होगा। लेकिन मैं इस सम्बन्ध में एक बात यह कहना चाहता हूँ कि बरेली डिस्ट्रिक्ट में, आजमतनगर में, आपने कई हजार एकड़ जमीन क्वार्टर बनाने के वास्ते गरीब किसानों से एकवाचक कर ली है। रेलवे विभाग ने उस जमीन के थोड़े में हिस्से पर तो क्वार्टर बना लिये हैं और बाकी जमीन बेकार पड़ी हुई है और जो सीनियर आफिसर है उन्होंने उसे अपने कब्जे में कर रखी है और अपनी तरफ से खेती करने हैं या कराते हैं। उसकी आमदनी उन्हीं के पास जाती है। कई दफा इस बारे में रेलवे विभाग को रिप्रेजेंटेशन दिये जा चुके हैं कि जब तक उस जमीन पर क्वार्टर नहीं बनाये जाते तब तक इस शर्त पर उस इलाके के गरीब किसानों को वह जमीन खेती करने के लिए दे दी जाय कि जब आप उस जमीन पर क्वार्टर बनायेंगे तो वे आपको वापस कर देंगे। मैं समझता हूँ कि

यह एक न्याय संगत और मुनासिब बात है और रेलवे विभाग को यह मुझाब मान लेना चाहिये।

श्रीमन्, जिस तरह से उत्सव करने का रीति रिवाज होता है उसी तरह से मदर्न रेलवे भी हर साल कुछ आदमियों को रिट्रेन्च कर देती है और जब यहां से दबाव पड़ता है तब उनको वापस ले लेती है। मैं समझता हूँ कि यह जो रिट्रेन्चमेन्ट करने का वार्षिक रिचुअल (Ritual) का तरीका है उसको बंद किया जाना चाहिये। आप हर साल कुछ आदमियों को रिट्रेन्च करते हैं और जब दबाव पड़ता है तो वापस ले लेते हैं। तो इस तरह से जो यह हर साल तफरीबाजी की जाती है, जिसमें मूलाजमीन को परेशानी होती है, यह तफरीबाजी बंद की जानी चाहिये।

जहां नई रेलवे लाइन बनाने की बात कही गई है वहां में बिहार की बात कहना चाहता हूँ। श्रीमन्, आपके ही डिस्ट्रिक्ट में जो आरा-सहभारम लाइट रेलवे चलती है, इसी तरह पश्चिमी बंगाल में मार्टिन लाइट रेलवे चलती है, उनके बारे में रेलवे विभाग के पास कई दफा रिप्रेजेंटेशन और मैमोरेन्डम आये हैं कि इसको गवर्नमेंट टेक ओवर कर ले। तो जब हम समाजवाद की तरफ बढ़ रहे हैं और बढ़ना चाहिए और जब इस कदर लोगों की खाहिश भी है और ये कर्मन्त अच्छे भी हैं तो मैं चाहता हूँ कि जो हमारे हनुमन्तैया जी है वे इस बात को देखें कि इनका टेकओवर किया जाय। यही नहीं डालमिया साहब की भी एक रोहताम लाइट रेलवे है और शिकायत यह है कि वह ज्यादातर उनके पसन्तल यूज में आती है और जो आस-पास के लोग हैं उनको कोई खाम बेनीफिट नहीं पहुंचता। मैं समझता हूँ कि आपकी राय हो तो इसका भी टेकओवर कर लिया जाय।

श्रीमन्, मैं मजदूरो के बारे में दो-एक बातें कहना चाहता हूँ। आपका केजुअल लेबर है, मैं इस बात को मानता हूँ कि सबको परमानेन्ट करना आसान नहीं है, न सबको आप एग्जाव कर सकते हैं, लेकिन मैं चाहता हूँ कि आप ज्यादा से ज्यादा जितने लोगों को एग्जाव कर भके अवश्य एग्जाव करे। दूसरे मैंने पढ़ा कि आपने 36 करोड़ रुपया 1971 में और 14 करोड़ रुपया 1972

यानी 50 करोड़ रुपया दिया दो सालों के अन्दर इन्टरिम ग्लिफ के रूप में, आपने काम करने वालों को आप ओवरटाइम देते हैं, नाइट ड्यूटी एलाउंस भी बढ़ाये हैं, डियरनेस एलाउंस भी बढ़ा है, कम्पेन-सेटरी एलाउंस देते हैं, हाउस रेंट वगैरह देते हैं, यह सब ठीक है, मगर एलाउंस के बढ़ने और एफीशिएन्सी के बढ़ने में भी आपस में कोई न कोई सम्बन्ध होना चाहिए। हम पे बढ़ाएं, एलाउंस बढ़ाएं तो एफीशिएन्सी भी बढ़नी चाहिये तब तो उसके माने हैं। कोई भी कामशियल कन्मन कभी घाटे पर बोनस और डिवाइडेंड नहीं देता। आप जितना ज्यादा दे सकते हैं दीजिए, लेकिन इसका सम्बन्ध उनकी एफीशिएन्सी के बढ़ने के साथ जोड़ना चाहिए।

बिना टिकट सफर रोकने के बारे में आपने एक स्टेट का एग्जाम्पल दिया कि हरियाणा ने महयोग किया, बहुत अच्छा काम किया, कई हजार आदमी पकड़े गए और कई लाख रुपया बतौर जुर्माना वसूल किया गया।

मैं जानना चाहता हूं कि सारी स्टेट्स हरियाणा के पैटर्न पर क्यों नहीं काम करतीं? मजे की बात तो यह है कि जो आदमी टिकट नहीं खरीदता वह ज्यादा धान से, हिम्मत और अथारिटी के साथ आपकी ट्रेन में चलता है बजाय उस गरीब के जो टिकट लेकर चलता है। मैं चाहता हूं कि जो हरियाणा ने किया है वही दूसरी स्टेट्स को करना चाहिए।

जांचेन-पुलिंग होते हैं उस बारे में कोई चर्चा इसमें नहीं थी। कई दफा हमने देखा है कि चाहे मेल हो या और कोई गाड़ी हो, कभी हमारे स्टूडेंट्स की बात होती है, कभी स्टूडेंट्स को आड़ में मिमक्रिएन्ट्स होते हैं जो जहां जी चाहा जजीर खींच देते हैं और गाड़ी खड़ी हो जाती है। इसके बारे में आपने क्या मोचा है?

यही नहीं, सीक्योरिटी क्या है। आदमी जब ट्रेन में चढ़ता है और अपने घर पहुंच जाता है तो समझता है कि भगवान की बड़ी कृपा हुई, सत्यनारायण की कथा न भी कराई जाय, परंतु सत्यनारायण का नाम तो लेता ही है। कल, डैकोइटी सब कुछ होता है। जी.आर.पी. भी चलती है, भले ही

दो मिपाही चले। सीक्योरिटी न के बराबर है, इसको भी देखने की बात है।

श्रीमन्, यहां बहुत सी बातें हुईं लेकिन इकानामी की कहीं चर्चा नहीं हुई, न आस्टेरिटी की। मेरा खयाल है कि आज भी रेलवे का टाप हैवी एडमिनिस्ट्रेशन है। रेलवे बोर्ड में मिस्टर गांगुली के बारे में मुझे कुछ नहीं कहना है, आपने जो किया ठीक किया, लेकिन उस कांड से, एपीसोड से एक बात साफ हो गई कि यह रेलवे बोर्ड सफेद हाथी है, व्हाइट एलीफैंट है और इस सफेद हाथी के अन्दर बड़े क्लिक्स (Cliques) हैं, इनडिसिप्लिन है, नेपोटिज्म हैं, फवरेटिज्म हैं और तमाम खराबियां हैं। कई बार यह बात उठती है कि इस रेलवे बोर्ड को समाप्त किया जाय, एवालिश किया जाय। मैं एक बात कहना चाहता हूं कि अगर आप एवालिश करने को फौरन तैयार न हों तो मैम्बर माह्वान की तादाद को आहिस्ता-आहिस्ता कम कर सकते हैं। एक बात मैं आपसे कहना चाहता हूं हनुमन्तैया जी, आप चेयरमैन थे एडमिनिस्ट्रेटिव रिफार्म्स कमीशन के और उसने इस सम्बन्ध में भी कई अच्छी-अच्छी सिफारिशें की हैं। मैंने उस साहित्य को पढ़ा है जो आपने दिया, 49 में से सिर्फ 9 सिफारिशों को ही फाइनलाइज किया गया है अभी तक इसके माने हैं 17-18 परसेंट। उस वक्त आप चेयरमैन थे। तो जो आपने स्वयं सिफारिशें की हैं उनको तो इम्प्लीमेंट कर दीजिए। इसलिये मैं आपसे यह कहना चाहता हूं कि इसकी तरफ भी आप ध्यान दें।

श्रीमन्, मजदूरों के बारे में बहुत कहा जाता है कि उनका पार्टिसिपेशन हो। वह पार्टिसिपेशन पब्लिक सेक्टर के लिये एक आदर्श जगह होगी कि वहां से स्टार्ट किया जाय। अगर मजदूरों का पार्टिसिपेशन आप इसके अन्दर करावेंगे तो यह जो डर है कि वे हड़तालें करते हैं, जब उनको मैनजमेन्ट के अन्दर उसकी दिक्कतों का अहसास होगा तो मुझे यकीन है कि वे हड़तालें नहीं करेंगे। आप एक बात यह कह सकते हैं कि उनका पार्टिसिपेशन किस तरह से हो। इस मिलमिले में मैं एक छोटी सी बात कहना चाहता हूं। आपका जो रेलवे बोर्ड है उसके पास

[ श्री नकल किशोर ]

तो ठीक है और अगर अभी इसको आप एवालिशन न करें तो आहिस्ता-आहिस्ता इसमें कमी की जाय और तब तक आप एक मजदूरों के रिप्रेजेंटेटिव को रेलवे बोर्ड के अन्दर रख दीजिये ताकि वह भी उनके साथ बैठ कर कुछ चीजें समझे और कुछ चीजों की देखें

करण के बारे में मैंने इसमें देखा कि आपके यहां एक विजिलेंस ऑर्गेनाइजेशन है और उस विजिलेंस ऑर्गेनाइजेशन ने इस दफा करीब 38 गजेटेड आफिसर्स के अगेंस्ट ऐक्शन लिया और 1;319 नानगजेटेड के खिलाफ ऐक्शन लिया जब कि तादाद आपके यहां टोटल 17 लाख से ज्यादा है। तो कुछ तो किया, मगर यह किये या न किये के बराबर चीज हो जाती है।

आपने किराया बढ़ाया। मैंने उसको सपोर्ट किया, पर मैं एक बात जानना चाहता हूं कि इसके साथ-साथ कार्गो अमेनिटीज क्या हैं। आज फर्स्ट क्लास में जाइये और देखिये कि कोचेज की क्या हालत है। गद्दियां फाड़ दी जाती हैं। मैं यह नहीं कहता कि उनको आप फाड़ देते हैं, मगर आप देखिये कि उनकी हालत कितनी खराब होती है। इस तरफ भी ध्यान देने की जरूरत है। यहां कुछ स्टेशनों पर खासकर नई दिल्ली पर फिलिट छिड़की जाती है। वह बी. आई. पी. ट्रीटमेंट हमारे चक्कर में शायद सभी को मिल जाता है और सभी डिब्बों में फिलिट कर दी जाती है। मगर इसको कमफर्ट कहिये या लगजरी कहिये, यह चीज लखनऊ में या और किसी स्टेशन पर कही भी नहीं है। ऐसा क्यों होता है, इसको भी देखने की आवश्यकता है।

इसी तरह फूड की बात देखिये। शेर खां साहब ने बतलाया था कि आपकी कैटेरिंग किस तरह की होती है। जो खाना ट्रेनों में मिलता है उसके दाम बढ़ा दिये गये हैं। आप दाम बढ़ा दीजिये, मुझे इसमें कोई खास एतराज नहीं है। लेकिन आज होता यह है कि कभी गर्म चाय कमरे में आ ही नहीं सकती। अब आप देखिये कि खाने का स्टैंडर्ड क्या है। हनुमंतैया साहब कभी जायें तो उनके

हमारे साथ जाकर देखें या खाना खायें तो उनको मालूम होगा कि खाने का स्टैंडर्ड क्या है। दैट हैज टु बी इम्प्रूव्ड। उसमें सुधार होना चाहिये!

श्रीमन्, मैं दो बातें और कह कर खत्म कर दूंगा। एक बात यह है कि डिजेलीजेशन की जगह पर ट्रेनों को इलेक्ट्रिफिकेशन होना चाहिये। अगर आप डीजल को बढ़ायेंगे तो आपको उसे फारेन से इम्पोर्ट करना पड़ेगा और उसमें फारेन एक्सचेंज की दिक्कत आयेगी। फिर ये जो इलेक्ट्रिक ट्रेन हैं, ये काफी सस्ती बैठती है और अच्छी होती है। मैं यह चाहता हूं कि इसकी तरफ भी हमारे मंत्री जी ध्यान दें।

आखिर में मैं एक बात और कहना चाहता हूं और वह यह है कि ये जो प्रमोशंस होते हैं इन प्रमोशंस में मेरिट को आधार बनाना चाहिये। आफिसर लोग मनमाने ढंग से प्रमोशंस कर दें यह बात मुझे पसन्द नहीं है। इसके अलावा रेलवे में शैड्यूल्ड कास्ट्स का जो परसेंटेज है, उसके सिलसिले में एक जगह उन्होंने यह लिखा है कि अच्छे आदमी हमको नहीं मिलते हैं। मैं एक बात कहना चाहता हूं कि जो क्लास 4 एम्पलाइज हैं उनमें क्या शैड्यूल्ड कास्ट्स का परसेंटेज पूरा हो गया है; क्योंकि क्लास 4 एम्पलाइज के लिये कोई स्पेशल क्वालिफिकेशन की जरूरत नहीं है तो मैं यह चाहता हूं कि आजादी के 20 या 25 साल बाद कम से कम हनुमंतैया जी कैसे आदमी को जो डाइरेक्टिव या बेसिक प्रिंसिपल है कांस्टिट्युशन में उनको अपने यहां इम्पलीमेंट करना चाहिये। और ज्यादा बात मुझे नहीं कहनी है। मैं इस बात की आशा करता हूं कि हनुमंतैया साहब ने जिस आशा के साथ यह बजट पेश किया है वह उनकी आशा अवश्य पूरी होगी। मेरी शुभकामनायें उनके साथ हैं, लेकिन एक बात मैं जरूर कहना चाहूंगा आपसे कि यह कंवेशन कमेटी के कंसेशन पर अगर आपने अपने को निर्भर रखा तो वह आपकी एफीशियेंसी का नापदंड नहीं होगा, एफीशियेंसी के मायने यह है कि वातस्व मे काम में एफीशियेंसी हो। एक बात और कहना मैं भूल गया। समाजवादी ढांचे में अभी तक सैल्यून्स चलते हैं। मैं चाहता हूं कि यह ग्रेड्याशी भी अब बंद कर दी जाय। मैं सम-

सतों हूँ कि अब इसकी कोई जरूरत नहीं है। अगर मिनिस्टर एक फोर सीटर के अंदर चल सकते हैं, तो आपको जनरल मैनेजर को भी उसके अंदर बैठना चाहिए और बैठना होगा। अगर समाजवाद के अंदर उनको अपने आपको फिट करना है तो यह सब करना होगा, जो फिजूल खर्ची है उसको बंद करना होगा। उनको आप बंद कीजिए ताकि हम लोग समाजवाद की तरफ बढ़ सकें और मुझे यकीन है कि रेलवेज की जो जगह पहले थी, वह जगह आपकी फिर कायम होगी, वापस होगी। अन्त में एक बात और कहना चाहता हूँ कि चूँकि रेलवेज सबसे बड़ा पब्लिक सेक्टर है, इसलिए हिन्दुस्तान के पब्लिक सेक्टर का फ्यूचर, उसका भविष्य भी बहुत कुछ डिपेंड करता है इसकी एफीशियेंसी वकिंग पर। मैं आपको यकीन दिलाना चाहता हूँ कि 99.996 रेकर्डिंग, जिसके मायने सेंट परसेंट होता है, मैं पब्लिक सेक्टर का हामी हूँ और चाहता हूँ कि उसका एक्सपेंशन हो, लेकिन यह भी बतलाना चाहता हूँ कि केवल सेंटोमेंट पर और नारेबाजी पर वह इस कदरी में कामयाब नहीं होगा। उसको अपनी एफीशियेंसी साबित करनी पड़ेगी और प्राइवेट सेक्टर के मुकाबले ज्यादा साबित करनी होगी। अच्छा हो कि हनुमंता जी इस काम को अपने मंत्रालय से, अपने विभाग से शुरू कर, हिन्दुस्तान की रेलवेज से शुरू करें, ताकि आगे हम को और ज्यादा उनको बधाई देने का मौका मिल सके। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRIMATI SATYAVATI DANG (Himachal Pradesh) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to congratulate the Railway Minister for the very hopeful Budget that has been given to us this time. It is not only because there is improvement in the working of the Railways, but so many other things seem to be happening in our country which are very encouraging. But I must say that my Pradesh is the only Pradesh in which since independence not an inch of railway line has been built. We have been shouting on the top of our voice, but the only thing that we hear is that the Kalka-Simla Railway is costing the Government too much and that you are going to discontinue it. That is the only improvement that has come to our Pradesh. I understand that mostly our Central Government is worried about the money spent on us. I can say this much that any place in a hilly area will cost the Central Government money because hilly

areas are never easy places. When people tell us that we are a backward people, I say that we are not a backward people in the hills. We are handicapped people. We have to do so many things which the people of the plains cannot understand. Take the case of roads. If you want to construct a road in the plains, it will not cost the Government much. To construct a mile of road in the plains it will cost the Government a lakh of rupees, but in the lower hills it will cost Rs. 3 lakhs per mile. In the upper reaches of the hills it costs from Rs. 5 lakhs to Rs. 7 lakhs per mile. Does that mean that the Government is going to stop all road construction in my Pradesh? Are the Central Government going to think only the money part of it? I think we the people who are living in the hills are handicapped. So, it should be the duty of the Central Government to provide us with certain railway lines which are essential. We can understand that the Government cannot give us a railway line everywhere, but there are places where railway lines should be given. Do you not know that Himachal Pradesh is the only Pradesh where not a single bit of metre gauge or broad gauge has been added? We have got two lines, viz. one from Kalka to Simla and the other from Pathankot to Joginder Nagar. These are the only two small gauge lines we have got. I know that they are not paying. They will never be paying. And our Government is not going to think only about paying capacity but they are going to see about those people living in those handicapped areas, how they are going through.

Sir, I must, first of all, say about some small things which have come to my notice. One is that the Government is losing a lot of money by ticketless travel, because of people who do not buy tickets. I have got a humble suggestion to make, because—I know—if the Government can check all the people who are going without tickets, they do not have to increase the fare for the people. Otherwise, they are increasing the fare every time and it is becoming impossible for the people to travel by train which is the cheapest means of travel. But we are also paying for those people who are not buying their own tickets. I have got a submission. Like the foreign countries, there is no place like a platform. You buy a ticket and you get into the train. Unless you have a ticket, you cannot go in. Half of our trouble is, every Tom, Dick and Harry is walking into the platform by buying a platform ticket paying ten or fifteen paise. My submission is that we should have a...

[ Shrimati Satyavati Dang ]

should be one platform outside. I know. If there is no platform ticket, the Government will lose plenty of money. We should have an outer platform where people can go along with the passenger. But into the inter platform only those people who hold tickets should go. And if some old person or disabled person must go in, there should be a ticket which he has to buy for, say, Rs. 1 or Rs. 2. Then only those people will go who have to go there.

Another thing I felt was this. We have got the big gate through which people walk in rows of four or five. And they will walk even without showing their tickets. And while going in or out nobody checks them. If you put up a revolving gate, then each time only one person will go and the person who is checking the ticket will have the benefit of checking all the people.

Further, what I find at Kalka Railway Station is this that a fight is going on because of excess of luggage. And railway people are asked to Catch 10 per cent or something of the people for excess luggage. That is unfair to those people who are checking the luggage because luggage-checking should be before they enter, not after they have got down. I feel that if there is a weighing machine from where the people are going enter other their luggage, the individual will have to pay for the evers before he enters the platform. There should not be any place where there is no weighing machine in the entrance of luggage room. I wish to tell you a few days back, I carried certain heavy luggage because of the election, I had certain materials with me. I must be having about 10 maunds excess luggage. I went to the weighing machine I put my luggage on it and looked for the clerk but could not find him. And the train was leaving. I had to take the luggage with me unweighed. I told the guard, "I am taking excess luggage." This happened because the weighing machine was not there at the gate. It should be on the gate through which the cooly is carrying the luggage. The cooly should be weighed along with the luggage. You can put 1½ maunds for the cooly. That way, a person standing there does not have to go and see the needle in other place. It is done there, in air travel and we should not mind paying for excess luggage because in air travel also we are paying for each pound of excess weight of luggage which we are carrying. And why should we carry excess luggage with out paying But one should

not be stopped on the way because one has got excess luggage. So, I feel that if you have got a sparate gate for the luggage people and another for those with no luggage, a revolving gate, side by side by which they can go through them it should solve the problem. Then there should be a special gate for the luggage which should not be very far away from the passenger entrance. If you do that there will be lots of income on account of excess luggage because the person cannot enter unless he has paid for the luggage. At Kalka, whenever I get out, I find that the people who are caught for excess luggage are poor people alone because the officials are very much afraid of a well-dressed person. They hesitate to check him fearing that he might be in M. P. or a Railway officer or a Minister. Therefore, he looks around and spots out the poorest person to check him and harass him. I know it because every third day I am at Kalka. Therefor, I can talk only about Kalka. And what is happening at Kalka must be happening elsewhere too. First of all there is no security for the security of the railway employee's who is checking the luggage and the passenger may start beating the official because people are absolutely furious about the whole thing.

Then, the bogies for coal get short and all the people shout about Coal shortage. Presently we do not have factories as yet. But we will be shouting soon when we have started factories in Himachal Pradesh. Bringing coal is getting difficult. You do not need coal for running the factories alone, but you need it for the railways too. Let us encourage our Government to have electricity, where they have got its generation arrangements, for running the railways because that would save coal for other things. Secondly, I feel we would be saving wagons for other commodities which have to be brought in by rail.

The other things, as was rightly said by one of our fellow Members here, is in connection with the late running of train. So many times the passengers are not informed about the late running of trains because the telephone system in the railways is the poorest as it seems that the winding sort of telephone used at the railway station is at least seventy years old. I think the Railways should be one of the places where there should be the best arrangement as for as the telephonic communication is concerned because that will help the people knowing what is happening around.



Then let me tell you something about the railway attendants. As some of the hon'ble Members have already said, we do not know why we are having railway attendants. Possibly he is there to see that the passengers do not fight with each other. But I feel the job of the railway attendant is to attend to the people who are there. I have to get up at a particular station every time at 6 o'clock, or whether I come from Simla or go to Simla because the train reaches at about 6-20 in the morning. Every time I have told the attendant to wake me up at such and such a place but he has forgotten. Now I have given up asking him. Now I have got a little alarm clock which works better than the attendant. This way I can avoid the inconvenience to the fellow. I just do not understand why the attendant cannot tell me, "Madam, you have reached the station". I know so many times people are sleeping and they do not know that they have reached the station. It is all right in day time. But in the early mornings this much courtesy should be shown by the attendant. It should be their duty. I have actually complained about it once or twice. But it is no use complaining when nobody is going to listen about it. That is why I have given it up. I thought it is a good opportunity to let the Railway Minister know that I have got an alarm clock which is more effective.

SHRI AKBAR ALI KHAN (Andhra Pradesh) : Now the Minister will see to it that he is more effective.

[The Vice-Chairman (Shri Ram Sahai in the Chair)]

SHRIMATI SATYAVATI DANG : I must tell you, Sir, that we in Himachal Pradesh are finding it very difficult because our leaders and our bosses at the Centre do not seem to realise what Himachal Pradesh is and why should Himachal Pradesh have broad gauge. Sir, when we have good relations with the State next to us, we have no difficulty. But when there is a Ministry next to us which is not very helpful like the one in 1967-68, when we had an Opposition Ministry in Haryana and also in the Punjab, all our wheat, all our commodities were stopped by road by these Governments. So much so, when one of our Ministers was coming in one day and his grandchild was having a packet of biscuits in his hand, the authorities took even the biscuits away saying, "You cannot bring anything from Punjab or Haryana to Himachal Pradesh".

I know it should not happen in democratic countries and one Pradesh has to be generous to another Pradesh. But we cannot control everybody. We feel very strongly that if Himachal Pradesh also had a railway yard and a railway line coming into the Pradesh, we will not have to depend on road traffic. It becomes so humiliating. When I was going through Chandigarh one day, I was stopped like everybody else and when he saw me, he said, "would you open your car-boot ? We have caught someone taking wheat into Himachal Pradesh". Now I keep my car tools in a gunny bag. And when he pounced on my gunny bag, he found something very hard there. Then I told him "the wheat in Himachal Pradesh has become very hard." It becomes so hurtful to us. If the Central Government is not going to realise our difficulties, who is going to realise our difficulties ? They have no control on the provinces. If they want to stop wheat, they can stop it. If the railway line is there, if we have a railway yard there, we can always transport wheat from anywhere; We do not have to depend on Punjab or Haryana. We do not have board gauge line and that is why there is a hue and cry for a yard at Parmanu. It is only three miles from Kalka. We have again and again asked the Government, "Please have some mercy on us. Give us some place where we can bring our goods from other places." All our goods get down at Kalka and Kalka is in Haryana. If Haryana stops us from taking the goods by road we cannot lift the goods. Don't you think Himachal Pradesh deserves few railway yards in Himachal Pradesh ? Do we have to go through this torture all the time ? If we want to take the goods by road, we are not allowed. The neighbouring States do not allow our trucks to come in. Every truck which goes there is challaned before it reaches Kalka. But have to face it. I know if the Central Government is sympathetic, we do not have to go through this. I know it will be hard on the people of Kalka who live on us. We do not want to take away anybody's bread and butter. But we feel strongly that if we have this yard and this railway line, it would be helpful to us. When we asked the Central Government, it was surprising that they said, "Why don't you pay for your own railway line from Kalka and yard ?" Have you ever seen the Central Government asking any State Government to build its own railway yard ? Are we step-children of the Central Government ? Are we not allowed ever a yard when everywhere you are having it ? Must the poor, little Himachal Pradesh suffer all the time ? This

[ Shrimati Satyavati Dang ]

is wrong. Then they said, "We will not give it because it will result in loss". Our Government then told the Central Government, "We will bear the loss. Whatever income comes you take it. If it comes to the point where you will lose, then we will bear the loss." I do not see why the Central Government should refuse it. It is said that it will cost Rs. 2 crores. In Himachal Pradesh, Rs. 2 crores is a very big expenditure which we cannot afford. I do not see why the Central Government is not accepting it, particularly when the Central Government is not going to lose anything as if there is any loss, we are ready to bear it. We know that there will not be any loss on this yard because Parmanu is going to be an industrial area. Secondly, all the fruits and vegetables and other things from Himachal Pradesh come to Parmanu and from Parmanu it goes down. Now I will give you another reason why we are asking for a yard in Parmanu. You may have seen all our apples and potatoes and other things which leave Parmanu and enter Haryana, rotting on the roadside to be transported on a bigger truck. We have no control over that. Three miles after Kalka all the apples are dropped and they are put in another truck and taken to Delhi. And it is up to them when they want to have it sent. So many times we have seen 25000, 28000 or even 40000 cases lying on the roadside because we have no say in the matter. We should have a station at Paramanu. And that also I shall explain to you, because your engineers have gone there and seen the place. They are ready to have it below the hill behind the town which is absolutely a wrong place because the main highway goes up where we are suggesting for the station. The Government of India will have to construct few more miles of road from the station behind the hill to go to the place where all the industrial area has been located. I think it should be worthwhile for the Government to make it at Paramanu especially when we are having all the industrial area there. Then secondly all the vegetables and fruits are going to be loaded from Paramanu. I do not think that we are going to run into a loss. When the Government of Himachal Pradesh has already volunteered to bear the loss, to pay loss I do not see why the Government is hesitating in building the line and a railway yard at Paramanu. I very strongly request you to look into the case personally and see that this privilege is given to us so that the people of those fruit-growing areas do not suffer because some other province is not interested in their out-

put. I would also say one way of reducing the expenditure is instead of having the small gauge starting from Kalka, have it start from Paramanu. Another thing I always feel whenever I go up and down on the Kalka-Simla train is that we have about 17 or 18 stations on that 52 mile stretch, or it may be about 70 miles. Hardly any passenger gets down at any of these stations excepting at 4 or 5 stations. I have a submission. You only keep those people who check or man these four or five stations where people get down and get in; all the rest of the railway paraphernalia can be reduced at other stations and a telegraphic connection between the stations will do the job of the persons sitting at those places. Keeping so many persons at those stations is wasteful when nobody gets in or gets out there, and the train also need not stop for fifteen minutes at each of these stops. You can reduce the entire paraphernalia of Station Master, Assistant Station Masters and others. I must bring to your notice that the restaurant near the Barog railway station has been closed for the last one year. It is a sad affair that we get into the train at 7 in the morning and we have to travel till about 1 or 1.30 in the afternoon and there is no place where in between we can get a decent meal to eat. I do not know of any railway where the passengers are not supposed to eat on the way. Here on this line there is not a single place where we can get except some *puri* and vegetable. I must tell you Barog is a tourist place where lots of foreigners used to set down for lunch. Do you expect them to go to puriwallah's shop and eat there? Do you expect them to go two or three miles? There is no place at all where meals can be had in a decent restaurant. Why? I will tell you why this happened. This railway restaurant used to pay at the time of Britishers only one rupee to the railways as a token of rent. On a railway line where only two or three trains go in a day, is there any railway restaurant which can make money? If they are not making money, why are you charging them? So much? Are we here only to charge them? Then, Sir, it was decided that Rs. 101 would be collected. With great difficulty they were running a restaurant there, and you are asking them to pay Rs. 101. But the railway people insist on this rent. Now it has become over a thousand rupees. For what? I am also going to ask everybody this question: How can a restaurant pay such a huge amount when it does not have even 20 or 30 customers per day? I think it was doing very good work. If the restaurant is not there, we passengers have no place to go. for breakfast or

lunch. I can tell you that for the last one year I have been reaching Kalka at 6.20 and I have been taking my breakfast at 6.30 because I know there is no breakfast on the way. Lots of people are going there by rail Car paying double the fare. Are they not entitled to have breakfast on the way? Sometimes you are spending lakhs of rupees. But on the issue of a thousand rupees this restaurant is not allowed to work. Before that we had to struggle to set electricity connection there, as the electricity was cut. For what reason? They told him; "You are not using enough of it". What a logic? It is not run for profit. Now everybody is taking full breakfast at 6.30 in the morning. I would like the members to take their breakfast at 6.30 and see how they feel about it. I request the government to make a provision for the restaurant to start functioning again though it is not run on profit. They should see the accounts of the restaurant who runs it. If it is running it at a loss, then they should not ask for meat rent. They should take only a token rent. After all he is running it for the service of the people.

Another thing is that we have no broad-gauge station at Kalka. The station is at the fag end of Punjab. Himachal Pradesh can have another apart from Paramanu. There is a small station at Kandoli where we are developing a timber yard. It is going to be great big timber yard and this is the only broad-gauge station in Himachal one. But there is only train which stop for sufficient time. It will easily take five minutes for people to find out where they have to board, the train. This station is going to be the gateway of the Himachal or Kangra side. If trains do not stop there for enough time for people to board and unboard, it is easier for them to go upto Pathankot. Then there should be at least two trains—one going from Simla and another from Delhi. These things should be considered sympathetically.

Every time we suggest that there should be a railway line, we are told that there is no industry there. For the last 20 years Government have not been able to provide railway lines on the ground that there is no industry. But how can we ask people to start industry when there is no railway line. This is going to be a vicious circle. Government must come forward and construct railway lines and yards. Otherwise industrialists will wait for the railway people to start railways and railways will wait for the industrialists to start industries. Sir, we in Himachal Pradesh have crossed the era when

we used to ask for charity. Do not think you are giving charity to Himachal Pradesh. I think we are now a full-fledged State and you must, therefore, consider our demands in a better way. Paramanu is also developing in to an industrial area. A whole lot of industries are coming up there. A station in this area will certainly be a paying proposition commercially.

Now, Sir, I can tell you another thing. A long time ago, after independence, we requested the government that we must have the telephone system in Kotgarh. They said that we cannot have the telephone because it does not pay. This way we had a terrific argument for three years. Then finally, Sir, the Government said, "All right. We will give a PCO and see whether it pays and if it pays, you can have it". But, we argued them that it will pay, but not in the first year because nobody knows about using a telephone. Afterwards, when they put the telephone at the PCO, we had 13,000 calls from different people of that area asking for the prices of foodstuff and so on. So, we proved to the Government that at least 13,000 calls could be made. So, Sir, unless somebody starts something there, they won't know whether it is paying or not. When we say that we want to make that area an industrial area, I think, the Central Government must do something to see that it is made into an industrial area. Unless the railway line is there, people may not start industries and unless the industries are started, the Government will not give the railway line. This position should not be there.

Now, Sir, there is the Bhakra-Nangal railway line. It is with the Bhakra Board. It is almost an idle line and we have asked the Railway Board again and again to take over this line, because it passes through Himachal Pradesh and this will be very much beneficial to us if we can connect this area with Nangal station and board the train on the way instead of trying to go to Nangal. As the railway line is already there, the Government does not have to spend very much for this and I feel that we deserve this much of sympathy from the Central Government.

Then, another thing I would like to mention. The trains come from Nangal to the fertilizer factory. We are very near to the fertilizer factory. Actually, Himachal Pradesh is surrounded by this fertilizer factory and other things. Now, you have got the railway line to the factory. If this can be extended, it will benefit us and since we are more worried about the

[ Shrimati Satyavati Dang ]

commodities that come in and go out of Himachal Pradesh, if we can get this line and these trains, we will be very much benefited and the people of this area, especially of Unna and Bilaspur, will stand to gain.

Then Sir, the National Highway is going through Kalka, Nalagarh, Tiratpur to Bilaspur. This is under construction now. You know, Sir, all the fruits from Kulu pass through Bilaspur to Nalagarh side or it has to go to Nangal. Now, if there is a railway line, about three or four miles towards Nalagarh from Nangal, all our fruits from Kulu, Mandi and Bilaspur area can be brought in the wagons instead of their moving either to Nangal or to any other station which are in Punjab house is tell you this, Sir, because we find the attitude of our neighbours not so neighbourly and we do not want to say harsh things about our neighbours. But, we can always expect the Central Government to understand the meaning of what we are trying to say and help us in these things.

Then, Sir, there is a place called the Brotte wala which is an industrial place near Nangal. So, that area also can be fully developed once the railway line and the station house been set up. Then, Sir, I must bring to your notice one more thing. Punta valley is known for its industries and timber. We have got a hydel project in Giri-Bata and now, the Government of India is starting a cement factory in Punta. The quarries are in Punta, but in Punta valley their is no railway head. A timber 'mandi' is also going to come up. I feel very strongly, Sir, that all these industries will not find it easy to run, unless the Government gives them the facility of a railway line. I know the Government of India is going to say that it is a very long line. But the Railway Minister in his opening speech on the Budget has said that some development will be done in every State. So if you are not going to give anything to us, then stop giving anything to any other State. You have to give something to us. If in the next budget also you bring something for others and not a single line is given to us, then how do you say that some development will be done in all the States? We do not ask you to make a long railway line. But Punta deserves a long railway line from Jagadhari. Haryana and Punjab are full of stations, whereas their next province has no station whatsoever. A cement factory needs a railway line. Still if they want to send cement out, all these things will be requiring a railway line.

I must congratulate the Consultative Committee for suggesting that the 'Nangal Express' should be called 'Himachal Pradesh Express'. I appreciate the sentiment behind this whole gesture, but only by having a name does not help us to set the rail in Himachal (*Time Bell Rings*).

One minute. It is exactly like the Srinagar Express or Jammu Express where there is no railway line. So I would request, Sir, again that all this demand does not cost you very much because these are railway yards. The only railway line we ask for is for Paramanu which is 5 miles away from Kalka and the Punta Valley which is going to be a very important industrial area.

Sir, I sit down and I again hope that the Railway Minister is going to look into the matter personally and see that the people of Himachal Pradesh who are very much handicapped otherwise also come up in this way. I hope that the next time we can come and congratulate the Railway Minister like other people who are saying that certain lines have been constructed. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAM SAHAI) : Shri Jagdish Prasad Mathur.

श्री जगदीश प्रसाद माथुर (राजस्थान) : उपसभाध्यक्ष महोदय, जिस प्रकार की रेलवे की स्थिति है, उस स्थिति का अनुभव करके अगर माननीय मंत्री महोदय के बस में बात होती तो शायद वह संसद के समक्ष अपना भाषण नहीं रखते, क्योंकि वह स्वयं स्वीकार करके चले हैं कि इट इज ए कांस्टीट्यूशनल लायबिलिटी, इट एज ए कांस्टीट्यूशन इयूटी और इस कांस्टीट्यूशनल इयूटी के नाते में वे मजबूरन अपना भाषण संसद के सामने रखते हैं अन्यथा जो रेलवे की स्थिति है, जिस स्थिति में रेलवे को सरकार ने जाकर पहुंचा दिया है, उसके नाते शायद उनकी इस प्रकार की हिम्मत नहीं होती कि वह संसद के सम्मुख आये विशेष तौर से जिस समय वह रेलवे मंत्री बने और प्रारम्भ की जो घटनाएँ हैं, उस घटना में उनके सम्बन्ध में जो धारणाएँ थी रेलवे कर्मचारियों के मन के अन्दर और जनता के अन्दर उन्होंने वह अपेक्षाएँ पूरी नहीं की हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, चाहे गंगोली साहब हों, चाहे बालिगा साहब हों, व्यक्तिगत रूप से दोनों

के सम्बन्ध में मुझे शिकायत करने का कोई कारण नहीं, लेकिन मंत्री महोदय ने जिम डंग में व्यवहार किया है उस नाते में स्पष्ट रूप में कर्मचारियों के बीच में, जनता के बीच में यह धारणा फैली है कि क्योंकि बालिगा साहब मैसूर के हैं और हनुमन्तैया साहब भी मैसूर के हैं, इस नाते में एक पक्षपात करने के नाते उन्होंने गंगोली के साथ अन्याय किया है। गंगोली ने भी जिस प्रकार से व्यवहार किया कोई उसको एप्रिगिट नहीं कर सकता है। कर्मचारी होने के नाते में एक गलत तरीका उन्होंने विरोध का अपनाया, मगर मंत्री महोदय ने जिस तरह से कार्यवाही की, जिस ढंग से व्यवहार किया ...

SHRI K. HANUMANTHAIYA : May I say that the hon. Member has to behave, because this is a matter which is before the court ? ...

SHRI JAGDISH PRASAD MATHUR : I was not going into the facts of the case. I am only saying : What about the way in which you behaved ? ...

SHRI K. HANUMANTHAIYA : I want you to give a ruling. This is not the time for this. I am not afraid or unmindful of the allegations he makes. It is *sub judice*.

SHRI JAGDISH PRASAD MATHUR : I am not saying anything about the case.

उपसभाध्यक्ष (श्री राम सहाय) : माथुर साहब आप जब किसी के बिहेवियर के बारे में कहेंगे, फैक्ट्स के बारे में कहेंगे तो वे चीजे ऐसी हैं जो कोर्ट में जा सकती हैं और कोर्ट उनका काग-निजेन्स ले सकता है, इसलिए मेरी प्रार्थना है कि आप इसका जिक्र न करें। कई बार हाउस में यह बात पहले भी आ चुकी है। उसको कहने की आवश्यकता नहीं है, जितना कहना था कह दिया अब रेलवे के बारे में जो कहना हो कहिए।

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : चलिए, आपकी बात स्वीकार कर ली।

उपसभाध्यक्ष महोदय, पिछले दिनों मुझे श्रीनगर जाने का मौका मिला था, शफी साहब से मिलने का भी मौका मिला था। तब मैंने उनसे कहा था कि अपने देश के दो किनारे हैं, नीचे कन्याकुमारी और सबसे ऊपर काश्मीर, क्या अच्छा है इनको रेलवे लाइन से जोड़ दिया जाए। हमने उनसे कहा कन्याकुमारी से चलाइए। तो उन्होंने

कहा काश्मीर ने क्या बुरा किया है। कन्याकुमारी की योजना लेकर आए हैं, क्यों नहीं काश्मीर तक रेलवे लाइन को जोड़ा जाता है। देश की एकता की दृष्टि में उन्होंने बात कही कि बड़ी अच्छी बात होती। लेकिन मुझे लगता है, माननीय मंत्री महोदय का दृष्टिकोण मार्गदेशिक नहीं है। जहां तक मीटर गेज को ब्राड गेज में बदलने का सवाल है, जिस रूप में मंत्री महोदय ने खास लाइनों को प्रायरीटीज दी है उसी रूप में हिन्दुस्तान में कुछ ऐसे प्रांत हैं, जिनकी राजधानियों में ध्यान दिया हो ऐसी बात नहीं है। आज पूर्वी क्षेत्र के अंदर आसाम के प्लेन्स में, जिस प्रकार की रेलवे की स्थिति है, क्या वहां ब्राड गेज से रेलवे लाइन नहीं जोड़ सकते थे? अभी वहिन जी बोल रहीं श्री हिमाचल प्रदेश के संबंध में। हिमाचल प्रदेश की राजधानी शिमला में अभी मीटर गेज भी नहीं पट्टी, ब्राड गेज का तो सवाल ही कहां। हिन्दुस्तान के दो सीमा प्रांत हैं और पिछली बार युद्ध के समय रेलवे कर्मचारियों को हम सब बधाई देते हैं कि उन्होंने वहां पर बड़ी कर्तव्यनिष्ठा से, कर्तव्यपरायणता से काम किया, युद्ध के दौरान उन्होंने बलिदान भी किया। लेकिन जो गुजरात और राजस्थान के सीमावर्ती प्रांत हैं, वहां दोनों प्रांतों की राजधानियों को आज तक हम ब्राड गेज लाइन केन्द्र सरकार की राजधानी में नहीं जोड़ सके।

अब अगर प्रायरीटीज पर जाना चाहें तो जितनी योजनाओं को माननीय मंत्री महोदय ने लिया है, उपसभाध्यक्ष महोदय, तो दक्षिण के अंदर और दक्षिण में भी मैसूर प्रांत को वे प्रायरीटी देते हैं। मैं कहता हूं, माननीय मंत्री महोदय मैसूर प्रांत के नहीं हैं वे हिन्दुस्तान के रेल मंत्री हैं और हिन्दुस्तान के रेल मंत्री होने के नाते वे केवल एक प्रांत, एक क्षेत्र की दृष्टि में विचार करें, एक ही क्षेत्र के अंदर नई लाइनें खोलें, आप एक ही क्षेत्र के लिए मीटर गेज को ब्राड गेज के अंदर बदलें, यह बात समझ में नहीं आती। अगर हम राजस्थान और गुजरात जैसे प्रदेशों में डेन्सिटी आफ पापुलेशन की तुलना दूसरे प्रांतों से करें जहां ब्राड गेज हैं और फिर डेन्सिटी आफ पापुलेशन के खयाल से वहां अगर मीटर गेज है, उसको बदलने

[ श्री जगदीश प्रसाद माथुर ]

की बात कहें तो भी कुछ समझ में आ सकता था। हमें इस बात की भी शिकायत है कि सन 1950 से आज तक जो उन्होंने रिकार्ड दिए हैं कि उन्होंने रेलवे लाइनों खोली है, रेलवे का विस्तार किया, तो यह गेज को बदलना कोई विस्तार नहीं है। आज हिन्दुस्तान में ऐसे क्षेत्र हैं जहां लाइनें डाली जा सकती हैं, लोगों की मांग है कि ब्राड गेज दे सकते तो मीटर गेज ही दीजिए, लेकिन जिस प्रकार से हमारी चार पंचवर्षीय योजनाओं में दूसरे सेक्टर के अंदर विकास हुआ है, प्रगति हुई है उस अनुपात से अगर हम देखें तो रेलवे इसमें हमारा पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, पब्लिक सेक्टर होने की वजह से ही हालत खराब है और उस नाते से हम प्रपो-जेंटली देखें, जब से हमारा देश आजाद हुआ, उस समय जितना हमारा किलोमीटर था आज के दिन तक जितना हमने उसको बढ़ाया है, उसके नाते से बाकी सेक्टर के अंदर योजनाओं में कितना विकास हुआ है, इस नाते से हम विचार करेंगे तो रेलवे विभाग सबसे नीचे आता है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, जहां तक रेलवे की आर्थिक स्थिति शोचनीय है, स्वयं माननीय मंत्री यह मान कर चलते हैं, उन्होंने अपने भाषण में भी कहा है और कल भी एक प्रश्न के उत्तर में श्रीमान शफी साहब ने कारण दिए थे कि किराया कम है, भाड़ा कम है। मुझे लगता है नहीं जिस मात्रा में अच्छाइयां भरी है उस मात्रा में बुराई नहीं भरी है। हिन्दुस्तान में आजादी के बाद से रेलवे विभाग हर साल किराया भाड़ा बढ़ाता ही चला जा रहा है, कहीं कमी नहीं हुई। आप दुनिया के देशों से तुलना करना चाहते हैं कि दुनिया के देशों में प्रति किलोमीटर कितना बढ़ा है, लेकिन दुनिया के देशों में प्रति व्यक्ति आय कितनी है इस बात की माननीय मंत्री महोदय कमी तुलना नहीं करते।

आखिर हमारे हिन्दुस्तान के जो नागरिक 4 P.M. है उनकी भी देने की कोई क्षमता है और इस क्षमता से आप ज्यादा चार्ज करते हैं या नहीं करते हैं? आपको उनकी क्षमता के अनुरूप ही चार्ज करना चाहिए।

दूसरा सब से बड़ा कारण रेलवे में हानि का जो है वह यह है कि रेलवे की जो प्रशासन की व्यवस्था है वह ठीक नहीं है। आपने भी अपने भाषण में कहा है कि यह विभाग, पब्लिक अन्डर-टेकिंग का सबसे बड़ा विभाग होने के बाद भी इसमें बहुत मिस मैनेजमेंट हैं और सब प्रकार की चोरियाँ इस विभाग में होती हैं। चाहे जनता का माल हो, चाहे रेलवे का माल हो। सब प्रकार की चोरियाँ इस विभाग में होती हैं। आपने स्वयं कहा है कि हमें 13 करोड़ रुपया कम्पेंसेशन के रूप में देना पड़ता है। तो यह जो रुपया आपको कम्पेंसेशन के रूप में देना होता है वह जनता की जेब काट कर ही देना पड़ता है। जब जनता की जेब काटती है तो फिर आप किराये के रूप में काटते हैं, आप किराया बढ़ा देते हैं और यह सिर्फ इसलिए कि आपका जो रेलवे विभाग है वह इन-इफिशिएंट है। आपको जो कम्पेंसेशन के रूप में रुपया देना पड़ता है वह व्यापारियों को देना पड़ता है और कल श्री शफी कुर्गेशी जी ने स्वयं कहा कि मुगलसराय यार्ड में जो चोरी होती है, उसमें रेलवे कर्मचारी ही चोरी करते हैं और उनका हाथ भी होता है। वहां पर रेलवे कर्मचारी चोरी करने में भाग लेते हैं और इस तरह से रेलवे कर्मचारी चोरी करने के अपराध में पकड़े भी गए हैं।

आज रेलवे को जिस तरह से कम्पेंसेशन देना पड़ता है, व्यापारियों के क्लेम का भुगतान करना पड़ता है, अगर छोटी मोटी चोरी होती तो उसके बारे में इतनी दुखी नहीं होती, लेकिन जब 13 करोड़ रुपया कम्पेंसेशन के रूप में देना पड़ता है तो तब मालूम होता है कि रेलवे में कितनी बड़ी चोरी होती है। आज देखने में यह आता है कि बैंगन के बैग्स गायब हो जाते हैं। और रेलवे के कर्मचारी इन बैगनों को और इसमें जो माल होता है उसको गायब करने में दूसरों की मदद करते हैं और स्वयं भी यह कार्य करते हैं। अगर रेलवे कर्मचारी इस तरह का कार्य न करते तो आज रेलवे को इतना घाटा नहीं होता और न ही इतना रुपया कम्पेंसेशन के रूप में देना पड़ता।

इस सम्बन्ध में मैं रेलवे बोर्ड की चर्चा करना चाहता हूँ जहां पर आपने अनेक विषयों के विशेषज्ञ रखे हुए हैं। आज इन विशेषज्ञों की वजह से रेलवे

को इतना घाटा उठाना पड़ रहा है, देश की आम जनता को ज्यादा पे करना पड़ रहा है और रेलवे विभाग में तरह-तरह की चोरी होती है। आज रेलवे में अव्यवस्था के कारण, प्रशासन ठीक न होने से क्लेम के रूप में करोड़ों रुपया देना पड़ रहा है। आप इस रुपये को देने के लिए हिन्दुस्तान की जनता के पाम जाकर कहते हैं कि हम किगया बढ़ा रहे हैं, लेकिन आप इस व्यवस्था को ठीक नहीं कर पा रहे हैं। जब रेलवे बोर्ड में इतने विषयों के विशेषज्ञ हैं और जब इन लोगों के बारे में कुछ कहा जाता है तो आप नाराज हो जाते हैं कि उनके बारे में चर्चा नहीं की जानी चाहिये। मैं किसी के बारे में व्यक्तिगत रूप से चर्चा नहीं करना चाहता हूं, व्यक्तिगत रूप से वे भले हो सकते हैं, लेकिन जहां रेलवे में अव्यवस्था का मवाल है, रेलवे में प्रशासन करने का मवाल आता है, तो क्या उस प्रशासन को सुधारा नहीं जा सकता है। मैं मंत्री जी से यह बात नहीं कहना चाहता हू कि वे ही सब बातों की तरफ देखे। श्री नवलकिशोर जी ने उनकी तारीफ बहुत काफी कर दी है मैं व्यक्तिगत रूप से किसी की शिकायत नहीं करना चाहता हूं, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि जब रेलवे बोर्ड में इतने विषयों के विशेषज्ञ हैं तो क्या वहां पर जो प्रशासन में कमी आ गई है, जो माल की चोरी होती है, उसको सुधारा नहीं जा सकता है और उस चोरी को रोकना नहीं जा सकता है? अगर यह बात नहीं की जा सकती है तो फिर रेलवे बोर्ड के सदस्यों की उपयोगिता के बारे में आप क्या तर्क देंगे?

जहां तक जनता को अमनिटीज और सुख सुविधा देने की बात है यह प्रशासन का कार्य है कि वह इस ओर अधिक से अधिक ध्यान दे। आज रेलवे बोर्ड में जो अलग अलग विषयों के विशेषज्ञ हैं उनसे यह अपेक्षा की जा सकती है कि वे जनता की सुख सुविधाओं का खयाल रखें और साथ ही साथ प्रशासन में भी एफिशियन्सी लायें क्यों आप उनसे बड़ी बड़ी अपेक्षा रखते हैं।

इस वजह के सम्बन्ध में बहुत से माननीय सदस्यों ने तरह-तरह की बातें कही, बड़ी बड़ी बातें कही, लेकिन मैं उन बातों की तरफ नहीं जाना चाहता हूं सिर्फ राजस्थान के सम्बन्ध में कुछ निवेदन करना चाहता हूं। जहां तक राजस्थान का रेलवे

में सम्बन्ध है, उसके सम्बन्ध में मैंने रेलवे मंत्री जी से पिछले मर्तवा भी यह निवेदन किया था कि सीमा से लगा हुआ प्रदेश है। पिछली बार युद्ध के समय जिस तरह का प्रभाव और सीमावर्ती प्रान्तों में पड़ा उसी तरह से इस प्रान्त में भी पड़ा। राजस्थान के अन्दर रेलवे कर्मचारियों ने जिस तरह का कार्य किया वह बहुत ही मराहनीय था, लेकिन मीटर गेज और ब्राड गेज की लाइनों की वजह से जो वाटेल-नेक माल के पाम हो जाता है उससे काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है तथा मिलिटरी मूवमेंट में भी बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता, इसके साथ ही साथ मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि हमने कई बार यह माग की कि कैपिटल के साथ एक ब्राड गेज लाइन का सम्बन्ध कर दिया जाना चाहिये, परन्तु दुर्भाग्य से मंत्री जी ने उसकी ओर ध्यान नहीं दिया। सबसे बड़ी दुर्भाग्य की बात तो यह है कि सब प्रांतों की कैपिटलों को तो बड़ी लाइन से जोड़ दिया गया है, मगर राजस्थान को नहीं जोड़ा गया है।

राजस्थान में मीटर गेज लाइनें हैं और वे भी दो जोन्स में बंटी हुई है। यह एरिया नार्दर्न और वेस्टर्न जोन्स में बंटा हुआ है और उनके टाइमिंग में भी तालमेल नहीं है, जिसके कारण लोगों को आने जाने में अमुविधा होती है। इसी तरह से वेस्टर्न रेलवे का कोई टी टी या गाइड गाडी लेकर दिल्ली आना है तो चूंकि दिल्ली नार्दर्न जोन में आता है, इसलिए इन लोगों को रात में ठहरने की सुविधा प्राप्त नहीं होती है। यहां सेंट्रल और नार्दर्न रेलवे की व्यवस्था होने के कारण वेस्टर्न रेलवे के कर्मचारियों के सोने की व्यवस्था नहीं होती, उनको घूमने नहीं देते, कहते हैं कि तुम्हारा क्या लेना देना, यह तो सेंट्रल और नार्दर्न रेलवे का मामला है। क्या इतना भी कोआर्डिनेशन रेलवे के अन्दर नहीं हो सकता? फिर यह रेलवे बोर्ड किम नाते से बैठा है? राजस्थान के अन्दर पिछली बार इन्होंने सेक्शन की है कोटा-चित्तौड़ लाइन। उसका कई बार सर्वे हुआ लेकिन हुआ कुछ भी नहीं। उत्तर भारत के लिये मंत्री महोदय के मन में कोई ध्यान नहीं है, इसलिये उस रेलवे लाइन के बारे में भी कोई ध्यान नहीं। What are you going to do about that railway line? जयपुर

[ श्री जगदीश प्रसाद माथुर ]

से कोटा को जोड़ने की बात थी। उस बारे में आपने कुछ नहीं किया। रेलवे के टार्डिस्म की एक छोटी सी बात है। यहाँ से अहमदाबाद मेल जाता है, अजमेर पहुंचता है साढ़े 8, पौने 9 के लगभग, जो वहाँ से पैसिजर जाती थी रतनाम के लिये वह मेल के पहुंचने के बाद जाती थी, अब इन्होंने व्यवस्था कर दी कि मेल के पहुंचने के आधा घंटा पहले ही चली जाती है। किसी पैसिजर को उदयपुर जाना हो तो जा नहीं सकता, चित्तौड़ जाना हो तो जा नहीं सकता, पूरे 12 घंटा बैठा रहे तब उसकी गाड़ी मिलेगी। माननीय मंत्री महोदय इस विभाग में आने से पहले एडमिनिस्ट्रेटिव रिफार्मर्स कमीशन के चेयरमैन थे, उस नाते से उनके मन में सुधार की कुछ कल्पनाएं थी, कुछ विचार थे, अब रेलवे में वे सारी कल्पनाएं उनके सामने हैं, इस विभाग का भी सुधारने की दृष्टि से वे विचार करें।

रेलवे में, जो आज हिन्दुस्तान की जनता के ऊपर भार बन कर बैठा है, जिस प्रकार का भयंकर भ्रष्टाचार है, उसके कारण रेलवे घाटे में जाती है। इस घाटे की व्यवस्था को सुधारने की दृष्टि, से भ्रष्टाचार को दूर कर सकें। तो बहुत बड़ा काम है। नन्दा जी जब मंत्री थे, कई आपरेशन भी किये, कई कल्पनाएं भी रखी, कुछ विचार भी रखे, नन्दा जी के स्थान पर आप आए हैं—यह आपकी व्यवस्था है कि कौन किसके स्थान पर आए—तो जिस काम को तो नन्दा जी ने शुरू किया था उसको आप पूरा करें। मैं निवेदन करूंगा कि आप रेलवे से भ्रष्टाचार को मिटाने का संकल्प करें तो जो घाटा होता है और हिन्दुस्तान की जनता पर रेलवे जो भार बन कर बैठी है वह दूर हो सकता है।

दूसरे जो आपके दिमाग में रीजनलिज्म की बात है, आपके प्रान्त और आपके क्षेत्र की बात है, उत्तर भारत की विलकुल उपेक्षा हो रही है वह उचित नहीं है। यफ़ी माहब तो उत्तर भारत के हैं, कम से कम वे उत्तर भाग की समस्याएं मंत्री जी के सामने रखें। चाहे राजस्थान हो, पंजाब हो, मब प्रान्तों की समस्याएं हैं, उनका भी विकास होना चाहिये, उनमें भी नई सब लाइनें खुलनी चाहियें,

उनमें भी मीटरगेज को ब्राडगेज में बदलने का मवाल है, हम दृष्टि से इन क्षेत्रों की ओर भी ध्यान दें, इतना ही मुझे निवेदन करना है।

SHRI K. HANUMANTHAIYA : Sir, I am grateful to the many hon. Members who have spoken appreciately of the efforts for improvement that are continuously being made by the Railway Administration. In fact, Sir, there are some Members who resort to extreme type of criticism by using words like 'jugglery' and 'deceit' maybe out of their abundance in the heart of the speaker. It may be that the Member concerned is always so obsessed with the idea of jugglery and deceit that he speaks in that manner. What I expect especially from a dignified House like Rajya Sabha, or to put it in English, the Council of States, is a correct assessment of the situation. If defects are where I would be grateful if they are pointed out to me and I have every sincere desire to rectify them. In those areas where improvement is being effected, if some appreciative words are spoken, as was done by my hon. friend, Mr. Nawal Kishore, it would be not only a correct assessment but much encouragement to the whole Railway administration. Some hon. Members are accustomed to the routine way of speaking, even in the free use of sentences and phrases to attack the Railway Board with all kinds of undignified adjectives. I can only say that it is their routine way and the number of years they have spent in parliamentary life have not in any way improved their language. That is all that I can say.

Sir, the hon. Member from Himachal Pradesh spoke so eloquently that I was simply overpowered by her eloquence. I have great regard for her fighting spirit on behalf of her State. Only she sits at a height of 7,000 feet and I cannot easily reach her even through the railways. If I am unable to comply with her request for railways, it is not because of want of will on the part of the Railway Ministry or the Government of India, but because of the place where she sits, like Parvathy as—they say—on the Himalayas. Nevertheless I assure her that the line from Nangal to Nalagarh or Pontanwala will be examined for construction. A survey has already been ordered, and when the survey report is ready, Sir, I suppose her desire will be met provided, I say, we have resources enough for the purpose. She knows, being a senior Member of the House, that the railways are not an empire in themselves. Any line that is proposed a new, or any conversion



that has to be done, or any facilities to be given, has to be approved in an indirect way, not in a direct way, by the Planning Commission because plan resources have to be allocated, every five years, for the Railways to do some of these things. And that is the limitation with which we work. But it is not a limitation which we resent. It is a healthy limitation so that the resources available to the Government of India can be spread over every Ministry to do service to the nation in a satisfactory way.

Sir, many hon. Members who spoke on the Railway Budget are not here. This is one unhappy or happy feature. I do not know whether it is unhappy or happy.

SHRI A. D. MANI (Madhya Pradesh) : Very unhappy.

SHRI K. HANUMANTHAIYA : The other day I said in the Lok Sabha that it is a very happy feature that Parliament is like a watch-dog. I shall not use that word here lest it should be misunderstood. Let me use the words "a very vigilant guardian". If everything is right with the word, the guardian, naturally, sleeps or does not bestir himself much. It is only when there is danger or disturbance to the ward that he wakes up in order to safeguard his interests. Now that the railways are running satisfactorily, probably hon. Member think, "*Janay do*." They are doing their work properly. Even if we do not attend the debate or criticise, it is not of much consequence." Therefore, I construe it as an indirect way of approving the way the railways have been run in the last one year. But, if hon. Members take interest, that merely gives me further hope that they may come with further ideas which will help me to rectify the mistakes. Even there I welcome. But I cannot hold in great admiration those hon. Members who make criticism and points but do not find time to attend through the debate. Nevertheless, I have to adhere to the path of courtesy and I will make references to the hon. Members who have made some points.

Shri T. U. Anandan raised the point that employees rendered surplus, because of closure of some loco sheds, should be provided with alternative employment. Instructions have been issued that our requirements of artisans should be met by re-deployment of the surplus staff from the loco sheds and similar other locations. They will be given the necessary conversion training which may extend to six months or even one year, if necessary, to enable

them to occupy equivalent posts in other trades, particularly in the existing diesel and electric loco sheds or in the new ones to be set up.

He stated that persons appointed as Chairman of the Railway Service Commissions should be familiar with the Railways' working and problems and should be subject to Government regulations. As such only serving men should be appointed as Chairman, Railway Service Commissions. The Union Public Service Commission makes the choice actually from out of a panel furnished to them by the Railway Ministry. The field of choice for this panel consists of serving or retired Railway or other Government servants, ex-Members of Parliament and other eminent persons, including educationists, lawyers and scientists. The rules provide that the post of Member-Secretary of any Railway Service Commission should necessarily be filled by a serving Railway officer. An officer from the Railway, when recruitment is made, is also co-opted to all the selection boards convened by the Commission for the selection of candidates. Therefore the observations that the hon. Member made are being implemented.

My hon. friend, Mr. Sher Khan, stated that the improvement in punctuality achieved should be sustained. As a result of the special punctuality drive launched during the period 11-6-71 to 10-7-71 there has been as hon. Members have happily noticed considerable improvement in punctuality. I do not want to exaggerate my own achievement. It is for hon. Members to judge and say whatever they feel in the matter. It is true that the main line trunk route trains are running exactly on time. That amount of achievement has not been possible in the case of branch lines. Even there the punctuality has improved two fold. The punctuality was 25 to 30 per cent and it has gone up to 50 per cent. I will narrate only one instance. Especially in Bihar the branch line trains which pass by villages have to stop for the peasant to put his hay on top of the train. Unless it is done, the Station Master will be beaten up. Things that are happening in eastern U.P. and Bihar in the matter of mishandling of Railways are a fiction in themselves. I myself did not know it until I came to this Ministry. Ticketless travel and misuse of railway facilities are most rampant in those regions. Elected Members of the House are afraid even to say so because they are afraid of their election prospects and various other mischievous things to which they may be subjected if these age-old rights which came of the

[ Shri K. Hanumanthaiya ]

people have been enjoying are interfered with. This has to stop and this has to stop gradually. Therefore, as I have said in my Budget Speech, I propose to contact the Chief Ministers and other Ministers of Bihar and U.P. after the Budget Session. I want to request them to salvage the fair reputation of U.P. and Bihar from these evils. I want, in the course of a year, that the railway system in Bihar, U.P. and Bengal should work as satisfactorily at least as in the rest of the country. This is very difficult work. This is an evil that is being enjoyed almost as a matter of right. And if I plead for a little more time and patience to enable me to put forth extra efforts, I hope the House will be generous enough to give it to me.

The punctuality drive, however, suffered a little set back during the 14-day war in December, 1971 because of the black-out and also because we had to cancel several passenger trains and goods trains in order to run the specials. This interfered for a little while with the punctuality of the railways. But in February the punctuality has rallied again. So far as the Railway Administration is concerned, including the much criticised members of the Railway Board, I might say that we are very, very sincere in working towards the goal of perfect punctuality throughout the country. It may not be possible in a few months. But that is our ultimate objective.

Sir, Shri Sheel Bhadra Yajee stated that the expenditure on welfare of workers has to be stepped up as he felt that it was inadequate. He is right. He represents labour. He is one of the respected leaders of the labour movement. But I want to bring to his notice that the per capita expenditure on staff welfare has increased from Rs. 34 in 1951 to Rs. 194.3 in 1970-71. It is a phenomenal increase and it should be taken notice of by the House. Sir, without exaggeration, I say I have travelled in Russia. I have seen some of the industrial plants in that country. The facilities afforded to our workers, whether in public undertakings like the Indian Telephone Factory in Bangalore or the Loco Manufacturing Unit in Madras or in other places facilities like clubs, playgrounds and various other facilities they are far superior to those provided even in the USSR. If I say so, they do not believe. I merely want all those people to go and see the facilities that are given in the USSR which is a Communist country and which has a workers' Government and compare these with the facilities that we

have given to the workers in our public undertakings, whether they are medical facilities or educational facilities or other facilities.

SHRI AKBAR ALI KHAN : But do you give it to all ?

SHRI K. HANUMANTHAIYA : The facilities are not confined to any particular class. They are spread over to all classes of railway employees. Sir, for instance, the Railway Medical and Health Services are comprehensive and cover preventive, curative and promotive activities. The services are rendered through 97 hospitals and more than 500 health units are spread over throughout the network of the railways.

About the supply of medicines about which Shri Yajee complained, I want to bring this figure to his notice. The actual expenditure on medicines during the last five years is given below. In 1966-67, we purchased for our Railwaymen Rs. 3.20 crore worth of medicines. In the next year it went up by Rs. 20 lakhs, and it was maintained at that level in 1968-69. In 1969-70 it went up to Rs. 410 lakhs. This year I have provided Rs. 420 lakhs. Therefore progressively even, apart from medical and other institutional facilities, the purchase of medicines required daily or periodically is going up in this fashion.

He complains that the medicine is diluted. Here I join issue with him. It is not the Railway Board that dilutes. It is the compounder or the doctor at the lower levels who may be doing it. Therefore, it is up to the leaders of the labour movement to see that these malpractices are not done at these levels. The Railway Board and the administration are so generous to the workers. If the people at the lower level dilute the facilities that are given to the rest of the community, it is the organised labour unions, who plead always for labour who have to wake up and save the reputation of the labour unions from these evils. Therefore, while I am prepared to give as much medical and other facilities to the railway employees as possible I beg of the leaders of labour movement to see that these are used and used properly.

Sir, Mr. Sheel Bhadra Yajee, I know, takes quite a lot of interest in the Eastern region. He is particularly fond of that region because of his association with Shri Subhash Chandra Bose whose memorial he has laboured to erect in Manipur. He wanted a railway line from Silchar to Dharmanagar. Engineering traffic

surveys carried out recently for the Dharmanagar-Agartala line measuring 153 kilometres and costing about Rs. 45 crores have revealed that the line would not be financially justified. Traffic surveys have however been included in the 1972-73 budget estimates for new lines from Akhaura to Sabroom via Dharmanagar and from Silchar to Jiribam. The decision regarding the construction of these lines will be taken after the results of the traffic survey become known.

**SHRI SRIMAN PRAFULLA GOSWAMI** (Assam) : What about the conversion to broad gauge from Bengaon in Assam ?

**SHRI K. HANUMANTHAIYA** : My hon'ble friend is right when he expresses his anxiety for that line. I made a reply to the point in the Lok Sabha. I did not want to repeat it. It is reported in the press. Nevertheless, in deference to the wishes of my hon. friend, I state this. We do want to give more lines, whether new or conversion, to the Eastern region. But a new situation has arisen. Prior to the establishment of Bangla Desh, as we know it today, the traffic system was altogether different because the lines of communication had been cut off due to the intransigence of the rulers of the then Pakistan. We could neither run our railways nor could we make use of the waterways and roadways. Now that the two Prime Ministers, our own Prime Minister and the Prime Minister of Bangla Desh, have come to agreement for mutual co-operation, it will be possible to sort out and rationalise all these three systems of communication, railways, waterways and roadways. We have to examine afresh, therefore, what are the new lines that are required, what are the conversions that are required, what capacity waterways will be able to transport and what is the capacity that the roadways would be able to do. Having examined this in a comprehensive manner, the Railway Board and the administration want to decide in the light of this assessment as to what is needed for the purpose of satisfying the people of the Eastern region.

Sir, Shri Balachandra Menon said that the contract labour should be abolished. Is he here ?

**SHRI A. D. MANI** : He is here. All your critics are here.

**SHRI K. HANUMANTHAIYA** : Hon. Members are aware that the Contract Labour (Regulation and Abolition) Act, came into

force last year. This Act does not envisage the total abolition of contract labour. It provides for such abolition in specified cases where certain criteria laid down in the Act are satisfied. An Advisory Board constituted under the Act was first to make recommendations in regard to the jobs which have to be taken out of contract labour. Such a Board has been constituted by the Ministry of Labour and Employment. They have yet to make recommendations. We will take action as soon as the Ministry of Labour advises us in this behalf. In regard to the rest of the contract labour which is not to be abolished, the Act provides for the registering of employers, licensing of contractors and certain other welfare measures for the labour employed by the contractors, including effective supervision of payment of wages by the employers' representatives. All contractors are being licensed. Thereafter, they will have to follow the provisions of the Act.

Shri Balachandra Menon also made a suggestion that committees associating workers and the management and also the State Governments should be formed. As hon. Members are perhaps aware, certain steps have been taken recently to associate the labour, management and State Governments in committees formed to eradicate thefts and pilferages on the Railways. This joint effort will be continuous and I am certain it will be fruitful.

Sir, Shri Abdulla Koya made references to the construction of over or under-bridges. I wish to bring to the notice of the House, Sir, the actual position. With reference to the construction of bridges, the rules for apportionment of the cost have been recently liberalised. Fifty per cent of the cost of construction of a 24-feet wide road over-bridge in the city area, including a 6-feet wide footpath on both sides, including approaches but excluding the cost of land for the approaches is borne by Railways. The balance, together with the cost of any land to be acquired for the approaches, is borne by the State Government or the Road Authority, as the case may be.

The Railway Safety Works Fund was constituted on 1-4-1966. The amount due to Kerala State under this Fund is Rs.19.28 lakhs approximately, up to the year 1971-72. The Safety Works Fund is to assist the State Governments in meeting their share of the cost. If the State Government's share is more than the amount under the Safety Works Fund available to

[ Shri K. Hanumanthaiya ]

them, the State Government will have to find extra funds from their own resources. The construction of 17 over-bridges has been approved for the year 1972-73, of these five are costing more than Rs. 5 lakhs each. Prior to this on an average only two bridges were being constructed every year in that State. It has now gone up to 17. Plans and estimates for five more proposals for the construction of road over-bridges are under finalisation. These are expected to be approved during this year and in the following year. Therefore, the hon. Member and other Members from Kerala will feel highly satisfied that so many over-bridges are being taken up for construction. Never before in the history of that State have so many bridges been built in such a short time.

SHRI B. V. ABDULLA KOYA (Kerala) : We have been neglected all these years.

SHRI K. HANUMANTHAIYA : In fact, my ambition is to get more money for the purpose. I wish my request prevails with the appropriate authorities. If a portion for the amount that has been earmarked for unemployment, general unemployment, is given to the Railway Ministry to construct over and underbridges, I will do so with such speed and on such equitable basis all over India that employment opportunities can be afforded throughout India for educated and uneducated people and the bridges built will be permanent national assets instead of roads and other things that are being made in the villages which are washed away in the next rainy season.

Shri K. Chandrasekharan and Shri Koya said that trains in the southern region and in particular Madras-Mangalore Mail should be dieselised. A large number of goods and passenger trains in the Southern Railway have already been dieselised. More trains will be dieselised when more diesel locos are manufactured and become available. They are being made in our Diesel Locomotive Work at Varanasi. I am trying to step up the production also...

SHRI B. V. ABDULLA KOYA : Our grievance is not a single train has been dieselised in this particular part of Kerala.

SHRI K. HANUMANTHAIYA : I have also to meet the requirements of other regions. We have to go on the basis of all-India priority. Three pairs of passenger trains running to the west coast from Madras-the train numbers are also given here: 19/20 Madras Cochin Mail,

27/28 West Coast Express and 41/42 Kerala Express have been already dieselised. Dieselisation of 1/2 Madras Mangalore Mail will be considered when adequate diesel locos become available. I am making this gesture in order to meet the wishes of the two honourable Members. They also referred to increases in the monthly season ticket fares. May I point out that the rates in Calcutta and Bombay areas have been made only equal to those in Madras? It is only equalisation or as I would call rationalisation, it is not an extra burden that has been imposed. I do not know if the honourable Members who criticised the proposal have seen the table given on pages 25 and 26 of the Memorandum explaining the Budget Proposals. If they do so, they will find that for a number of distances there is no increase at all in the monthly season ticket fares, and for a number of others there are only nominal increases of 5 paise, 10 paise and 20 paise. In fact, in the Bombay area 53 per cent of the monthly season ticket-holders will not have to pay any increase in their fares and another 30 per cent pay increases of less than 45 paise. The percentages in Calcutta are of the same order. As I have mentioned, there is every justification for equalising the rates for all distances in these three cities. But I have refrained from doing so and limited the increase to a maximum of Rs. 2.15 in the case of Bombay and to a maximum of Rs. 1.15 in the case of Calcutta. The honourable Members I hope will ultimately see that this equalisation or what is called rationalisation has to be worked out fully in the coming years. It is not that we want to treat anybody or any city invidiously. In this great country of ours where equality of opportunity is guaranteed, equal treatment is the basis of our way of life. I do not think any honourable Member who seriously thinks on the subject wants to perpetuate this inequality of fares in these three cities.

SHRI MAN SINGH VARMA (Uttar-Pradesh) : Why not abolish the class system?

SHRI K. HANUMANTHAIYA : My hon. friend Shri Mani made a point that information regarding train movement is often not available at stations because of interruption of line communication. It is due to theft of overhead copper wires and telecommunication cables. Sections which are prone to theft of copper wires are being provided with aluminium wires in replacement. Railways have already commissioned 2,600 route kms. of

aluminium wires and work is in progress on 5,000 route kms. more. It has also been decided to provide microwave wireless communication on the trunk and other important routes of Railways. 4,250 route kms. of microwave communication are in use. Work for another 10,000 route kms. is in progress.

He also made a very good point about relative advantages of dieselisation and electrification. The same point was made by the hon. lady Member from Himachal Pradesh. The point was also made by several hon. Members. We do not import any diesel oil as such at present but we have to import 60 per cent of our crude oil, from which diesel is refined. This involves foreign exchange to some extent. Diesel oil consumed by Railways, however, constitutes only 12.5 per cent of the total diesel oil consumed in the country, the balance of 87.5 being consumed mostly by the road transport and a small quantity by the agriculture sector. The use of diesel oil on the Railways is six times more efficient than diesel oil used by road vehicles in terms of the work done, that is, net tonne-kilometres per litre of diesel oil.

The House is aware that we have already electrified the Howrah-Delhi line via the Grand Chord and a number of railway lines in the iron and coal belt. Two-thirds of the Bombay-Calcutta line via Nagpur has also been electrified and the question of taking up the electrification of the section from Durg to Bhusaval via Nagpur is also under consideration. There are also other areas like Bombay-Ahmedabad, Kirandul-Waltair, Panskura Haldia and Madras-Vijayawada which have been taken up for electrification. Because of the high initial cost, electrification becomes economical only when there is very heavy freight traffic, i. e., of the order of 6 to 8 million tonnes a year.

Sir, I was very much enlightened this morning when an hon. Member asked about electric generation and consumption in the country by way of a Calling Attention Notice. I was sitting here and listening to the answer that was given by the hon. Minister in charge of that portfolio. After bestowing a great deal of thought, I am convinced that the ultimate solution for this country is electric traction. Coal is not a modern material for the purpose of traction. Hon. Members know it and I do not want to elaborate on that point. Diesel oil makes us dependent on foreign resources to some extent. We should not take that risk

all the time. The cheapest and the best ultimately is electric traction. For that electricity must be made available in plenty to begin with. The Minister was making the point that except for Kerala and Mysore the other States in India are not even self-sufficient in the generation of electricity. It is only these two States, Kerala and Mysore, that are generating electricity much more than their requirements and they are selling the surplus electric power to the adjoining States. Therefore, I am beginning to think why electric traction should not be introduced, to begin with, in these two States where electricity is available. In fact, Sir, the Chief Minister of Kerala and his colleagues made the point when I visited that State a few months ago that they are prepared to give electricity at subsidised rates if the Railways can introduce electric traction in their State. These are matters for examination, not merely by the Railway Administration, but by the Planning Commission. If ultimately this examination proves the feasibility of electric traction in these two States and in Southern India and also wherever electricity is available and is offered, then, I hope, Sir, to introduce on a phased basis electrification of our railway lines.

Sir, the hon. Members are very much sympathetic towards labour. You see, Sir, in a democracy, sometimes distortion of thinking also takes place. It is inevitable. But, we have to, as wiser people, restrain it with an effort. We are all the elected representatives in a democratic government and we are always on the side of the many and not on the side of a few even if they are right. Otherwise, we cannot come to Parliament or to power. But, Sir, it is only the statesmen who will be able to say where is right and where is wrong irrespective of numbers. We always plead that the labour is being ill-treated, that it is not being paid sufficiently and the welfare of labour is not being attended to. These speeches I hear in any number. But, Sir, I hardly hear a speech making suggestions as to where from to bring the money to meet these demands. That portion they conveniently leave for me to answer or to bear the whole responsibility for this, as the case may be. I beg of this House which, under the Constitution, has the authority and which is supervising the whole working of the Government, to think in a balanced manner, because, before we ask for something we must know where the resources come from. Even as we are, I make bold to say that the employees in the Railways have not

[ Shri K. Hanumanthaiya ]

suffered in any way as some of the hon. Members think. Sir, especially the CPM Members think that it is a fertile ground for them to speak on and generate a spirit of following in the ranks of labour or the poorer classes of people. I want to tell him also—Shri Monoranjan Roy said that the work has increased, but the number of employees has gone down—that it is not true. Sir, between 1969-70 and 1970-71, in one year, the strength of the staff, that is, employees, has increased from 13.52 lakhs to 13.66 lakhs. If you scrutinise the figure for the last decade, you will find that the employment number has increased in a very progressive manner.

Sir, as regards remuneration, the total cash emoluments of a Class IV employee in the initial grade was only Rs. 65/- in 1950-51. Today they stand at Rs. 163/- including the two instalments of interim relief recently granted. Similarly, a clerk used to get Rs. 100/- in 1950-51 and the same person now gets Rs. 241/- An Assistant Station Master was getting only Rs. 109/- in 1950-51. He now gets Rs. 305/- Therefore, the hon. House will see that the Railway Administration or the Government of India or the Parliament has not treated the labour with any degree of step-motherliness as is very often made out. In fact, their emoluments and their employment opportunities have increased as these figures show. I want to make the hon. Members feel that while they plead for increased facilities, allowances and salaries to employees, it will inevitably lead to increase in freights and fares; there is no other go.

SHRI A. D. MANI : Quite right.

SHRI K. HANUMANTHAIYA : When we raise it, people object to it. And when we do not raise it and there is a deficit budget, then hon. Members always think that the railways are inefficient and useless.

Sir, I have heard of a person being placed on the horns of a dilemma. These are two horns. But here there are three horns : Deficit, wages and freight and fares. If you want to put the railway administration on three horns, I can only plead : Do not be so harsh and unkind.

Sir, apart from these increases in salaries and emoluments, the principal among the numerous concessions and facilities extended to

the employees are improved medical facilities, equalisation of the leave admissible to the large complement of Class IV staff that is admissible to Class I, II and III staff, provision of educational assistance and subsidies, increased grants to Staff Benefit Fund and several other welfare measures, including the opening of substantial subsidised hostels in the various linguistic areas and the opening of subsidised health homes, etc. Sir, in 1950-51 the number of hospitals and health units was only 416 with a bed strength of 2435 and the per capita cost of medical service was Rs. 32.30. At present, there are 671 hospitals and health units with a bed strength of 10,430. The cost of medical service per capita has gone up to Rs. 137.79. Prior to 1950-51, Class IV staff, who formed the majority of the labour strength, were entitled to leave at half the rate admissible to Class I, II and III staff. This has now been increased to what is admissible to the later group. Class IV staff were formerly not entitled to monetary assistance when they are compelled to put their children in schools outside their place of work. In 1957, they were made eligible for educational assistance of this nature. From 1960 onwards, all Class III and IV staff have been further given reimbursement of tuition fees paid on behalf of the children studying up to Higher Secondary standard.

The Staff Benefit fund was being granted a sum calculated at Rs. 1/- per head of employee on the rolls annually. It has now been increased to Rs. 4.50 per head. This fund is intended for financing various welfare measures, such as sports and recreation, relief of the distressed, scouting and so on. A special feature added for being financed from the Fund is the award of technical scholarships ranging up to Rs. 75 per month to children of Railway employees who are sent up for higher education in science, engineering, medicine, etc. There are 14 subsidised hostels in the Indian Railways where the children pay so little as Rs. 7.50 in the case of the lowest class IV employee going up to a maximum of Rs. 45 in respect of senior class III employees, towards both boarding and lodging. These are intended for the children of employees who are stationed at places which do not have educational facilities of the requisite standard. There are also 20 Holiday Homes located at hill stations and sea-side resorts, at which the employees can spend their leave at a nominal charge ranging from 25 Paise per day for class IV staff to 75 Paise per day for class III staff. There are also two large all-Railway Holiday Homes at Srinagar and Pahelgam. There are

about 300 Handicraft Centres patronised by about 44,000 members of railwaymen's families who are taught handicrafts such as embroidery, knitting, tailoring, etc. during their spare time. This helps them to learn some craft and augment their family income. The Railways also place orders on Railwaymen's families for the stitching of certain simple garments for use by their staff and in hospitals.

If an overall view is taken of all the welfare measures that have been in operation, it will at once be seen that the Railwaymen's means and well-being have been progressively got improved. In fact, the average cost per employee in 1950-51, including expenditure on welfare, was Rs. 1,297 and it now stands at Rs. 3,599.3. *Therefore, as I have submitted earlier, the House will appreciate that the employees in the Railways have not been treated badly or even in a stempmotherly fashion. If I have to remind the House of the famous saying of the Prime Minister, in this country of such large unemployment, it is a privilege to be employed. And Railway employees have all these facilities in addition to free passes. If any labour leader or if any hon. Member—in spit of all these facilities and wage-increases—goes on egging them to further ambitious approach to these facilities, they will not be serving the country as such. It may be, they will be serving a section of it. I want the hon. Members to rise to the national level of thinking and do justice to all manner of people who are employed or unemployed—whether in the trade union or outside, whether it is one part of the country or the other. In this country today we have to see that socialism is not meant only for the employed either in the Government service or in industries. Socialism is meant for the unemployed primarily but none of us plead for the unemployed in the rural areas. All the time we are vehemently talking of the cause of the employed—to further improve their prospects and privileges, salaries and wages. Sir, that should be slowed down and their kind attention has got to be diverted to the helpless, the disorganised, to the underdog who is really wallowing in dirt and mud in the villages. If the Railways save some money, it must be ploughed in national sources so that*

5 P.M. the other unfortunate people might be helped. There are so many other points and I do not know whether the House will have the patience...

SHRI A. D. MANI : I wish to say that under your administration the Railways have responded very much to public opinion.

SHRI K. HANUMANTHAIYA : I have notes prepared on many more points. It may take one hour but I will only emphasise on one point and close my speech. My Whip is also giving instructions to me.

THE MINISTER OF STATE IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND IN THE MINISTRY OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI OM MEHTA) : You have met all the points.

SHRI K. HANUMANTHAIYA : I am thankful to my Chief Whip because he wants to economise on my energy.

SHRI PREM MANOHAR (Uttar Pradesh) : Kindly appraise the House about the availability of wagons and how you are going to meet the shortage of raw materials like coal to the Small Scale industries. It is very important.

SHRI K. HANUMANTHAIYA : All right. I will comply with your point. Coal loading reached its peak in 1969-70 when 8176 wagons were loaded daily, including 6242 wagons for the Bengal and Bihar coalfields. The peak figure was 8176 wagons. Thereafter, movement of coal from Bengal and Bihar fell off primarily for two reasons firstly, the demand level dropped and continued to be low from December 1967 to August 1970. Secondly, from September 1970 onwards the Railways were not able to meet the demand in full due to serious dislocation in train services in certain sectors arising of the unsatisfactory law and order situation and prevalence of anti-social activities which cause interruptions in railway transport and extensive immobilisation of wagons. In the Railway Budget speech last year and this year I have given figures of how many overhead wires were cut, how many railways wagon parts were stolen disabling wagon movement. I also indicated even the political bundhs which are staged by way of competition from every political party in the eastern region affected the movement of wagons and I have described it in my Budget speech. I have already referred to the extraordinary situation created by flood and the relief measures for refugees and the need for national security and Defence. During the 14 days' war and subsequently, the House will appreciate, the wagon movement for the private civilian use could not in the very nature of things come up to satisfaction. Even before these pressure were over, vigorous measures were initiated to set up loading from the Bengal and Bihar field as a result of which the daily average loadin

[ Shri K. Hanumanthaiya ]

went up to 5758 wagons in January and in February to 6,000. Our aim is to reach loading of 6500 wagons per day from the Bengal-Bihar coalfields. The Railway are confident of reaching this goal and do better than 8100 wagons per day inclusive of loading from the outlying coalfields. Sir, I will take hon. Members into my confidence about this. This brief is prepared by the Railway Board because I cannot remember all these figures. Now that they have given me these figures, if they do not come up to this expectation you can be rest assured I will hold them responsible.

SHRI PREM MANOHAR : Not for coal alone but for other raw materials also. I may just bring to your kind notice that in Saurashtra there are soda ash factories. In yesterday's papers it is reported that all these soda ash factories are to be closed down in view of the fact that they could not get booking facilities for the last 1½ months while soda ash is being sold in black market at a premium of Rs. 500/- per tonne. The Government is only helping the blackmarketeers by not providing wagons to move soda ash from the factories to the consumers.

SHRI K. HANUMANTHAIYA : Nobody need help the blackmarketeers; they help themselves.

SHRI PREM MANOHAR : But the Government should provide wagons to these factories.

SHRI K. HANUMANTHAIYA : I assure hon. Members that it is in my own interest, it is in the interest of our finances to move more wagons. I am not patronising anybody by providing wagons; I would help my own railway system and bring about a better reputation for its finances. Therefore I am conscious of it and I will do it. I invite every hon. Member to bring it to my notice. Many of them write to me; they come to me wherever they find there is wagon shortage and I immediately join in conference with the concerned Member and the Director and I try to do my very best in order to meet those demands because knowing as we do the set-up, we have to make the best use of our national resources and wagons and are national resources. There are certain impediments and difficulties and there are also criminal activities and I am taking steps to check them.

So far as corruption is concerned of which he spoke, it is there but kindly see that corruption is not the monopoly of the Railway Administration alone.

SHRI A. D. MANI : Not at all.

SHRI PREM MANOHAR : That is a fact.

SHRI K. HANUMANTHAIYA : And corruption is not the monopoly of one country or of one age, but even though it is a persistent evil...

SHRI SHEEL BHADRA YAJEE (Bihar) : Product of capitalism.

SHRI K. HANUMANTHAIYA : Mr. Khrushchev himself in a public speech pointed out that there is corruption even in the USSR. Therefore don't worry about capitalism and socialism. Human nature is the same whether it is socialism or capitalism.

SHRI A. G. KULKARNI (Maharashtra) : It is coming from the days of vedas. (*Interruptions*) If you go through the Vedas and Mahabharata, you will see corruption there. You have not read them perhaps.

SHRI AKBAR ALI KHAN : But it does not mean that it should continue.

SHRI A. G. KULKARNI : But it is a human failing; what can you do ?

SHRI K. HANUMANTHAIYA : Mr. Kulkarni is right. Suppose the human body gets afflicted by a disease or illness. Nobody says a disease has come, let me not call a doctor, let me not take any medicine, let me die of this disease. As soon as the disease appears, we call the doctor, take the medicine and make efforts to cure the disease. Likewise wherever there is corruption and malpractice it is a challenge to human behaviour; we have to put them down. Eternal vigilance is needed not merely for liberty but for purity also. Therefore for the health and purity of the Railway Administration you can be rest assured that I will be one of those Ministers who will take the most severe steps in order to counteract corruption and other malpractices.

SHRI A. G. KULKARNI : The Minister has not taken cognisance of the persistent demand from my area that the Maharashtra area should be organised into one railway system—Central Railway or anything-right from Sholapur to...



SHRI A. D. MANI : What is this ? Delhi is also part of Maharashtra.

SHRI SHEEL BHADRA YAJEC : Don't be guided by regionalism.

SHRI A. G. KULKARNI : You have organised it only on the basis of regions, Eastern, Western, Southern, what are these ? Sir, I want to know from the Minister the final proposals of the Railway Ministry about concentratrating the railways in all the Marathi-speaking areas into one system. That is what I asked.

SHRI K. HANUMANTHAAIYA : Sir, the very name 'Maharashtra' is so powerful; I cannot contain it within any bounds or regions, nor in any zonal headquarters; I cannot confine it to that. The last point; so far as my friend, Mr. Kulkarni is concerned, Sir, he need not think this is an end of the discussion. We shall further discuss what is the reorganisation necessary. It is not merely for one State that we have to do. We have to keep the whole country in view before we do any reorganisation.

SHRI AKBAR ALI KHAN : India as a whole.

SHRI K. HANUMANTHIYA : Sir, I want to make one very sincere appeal to hon. Members to take interest in what I proceed to say now. The total surplus cultivable railway land available in the country is more than 1,20,000 acres. Out of this 80,000 acres (42,000 acres through State Governments and 38,000 acres directly by the Railways) have been licensed to cultivators for 'grow more food' purposes. The total estimated annual income is approximately Rs. 8 lakhs. The surplus cultivable railway land in between Stations is normally handed over to the State Governments for management for 'grow more food' purposes, while the same at Stations and in Railway colonies is allotted to the Railway employees and to the cooperative societies formed by railwaymen for purposes of 'grow more food'. At such locations where climatic and soil conditions are suitable, the Railway administrations have been instructed to encourage the cultivation of castor, sunflower and other plantation crops. Exploratory pilot projects are being done on the South Eastern Railway with the cooperation of the Agricultural Research Institute. I have issued instructions for licensing all railway tanks and burrow-

pits for pisci-culture. In such cases first preference may have to be given to cooperative societies formed by railway employees. In case railway employees do not come forward, the same may be given to other cooperative societies too or farmers or landless people. The Railways have also been directed to take up the programme of tree plantation in vacant railway lands taking care that the trees grown do not affect the electric, telegraph and telephone lines and signals. I am also issuing instructions for use of railway land for purposes of other appropriate cultivations as suited to the locality. The real point is that the efforts that have been made so far by the Railway administration in the way I have stated have not been very effective. As I go in a railway train to any place, I do not see any crop at all on either side of the track. It means that all these schemes that have been briefed to me are on paper only. Hereafter I propose to make them really effective. People must not only see these schemes on paper but see also the crops in the fields on either side of the track. It is here that I seek the cooperation of hon. Members, at least in their constituencies, or in places round about their residences. They have to be catalytic agents—as they say—and organise the State Government officials, the Railway officials, and the labour union people to put in their joint efforts in order to make use of this land for productive purposes. Someone tells me that even if we grow only, castor, we can make more than Rs. 10 crores a year out of this land. That does not require much care and effort or manure. Under the new scheme even if only sun-flower plant is grown it will be more remunerative. The people who cultivate must be imbued with a sense of productint more, thereby paying homage to the motherland. It is not by agitation, strikes and the pursuit of selfish class interests or wage interests that the country can be served properly. The other day I read a write-up in the New York Time magazine about the progress that China is making. I request every hon. Member to read it. There the labourer is so conscious of the advance of his country that, whenever a discussion takes place, he will measure his work or work in terms of doing national good. There is never a case of organising for the purpose of promoting ons's own class interest or personal interest. In Japan I was amzed to find that employees in the industrial and governmental undertakings refuse to go on leave even when they are entitled to it. Their method of construction is this : "If I go away and someone else does the work during my absence, that proves that I am not indispensable. I

[ Shri K. Hanumanthaiya ]

can be dispensed with. I must be in the plant or in the industry for making myself to be an indispensable man. That is the honour to which I should be entitled." Therefore, they refuse to take leave, even though the rules framed allow them to take so many days leave. The result is that the topmost executive compels them by some other means to take leave. If Japan has come up to that standard of industrial development, it is because of the spirit of the worker of this kind. If China has already become a world power it is because concentrated work is done in order to make the country great. The new labour policy that we have

to forge in this country, whatever might be the denomination of the labour union, is that it should be not class-oriented or selfish-oriented, but country-oriented or nation-oriented. It is only then that we will be able to become a great power that destiny has decreed this country to become. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAM SAHAI) : The House stands adjourned till 11 A.M. tomorrow.

The House then adjourned at seventeen minutes past five of the clock till eleven of the clock on Wednesday, the 22nd March, 1972.