

THE BUDGET (RAILWAYS) 1971-72
—General Discussion

SHRI K.P. MALLIKARJUNUDU (Andhra Pradesh): Mr. Deputy Chairman, I am glad that Mr. Hanumanthaiya, a gentleman of rich experience, both administrative and political, is now at the helm of the Railway Ministry. It is often stated that he is a man of drive and initiative, and this statement I found corroborated when I recently visited Bangalore in connection with the Committee meetings of the Criminal Procedure Code Bill. When I went to Bangalore I had the opportunity of visiting the Vidhan Soudha, a monumental work in Bangalore to which many people from all parts of India come and see. I then thought that the oft-quoted saying, that he is a man of drive and initiative had been amply proved. Therefore, I would like Mr. Hanumanthaiya to show the same kind of drive and initiative in the Railway administration also.

Sir, the Railway Budget shows a deficit of Rs. 33.12 crores. According to the speech delivered by the Railway Minister and according to the Budget papers presented to us it is seen that there will be a deficit of Rs. 33.12 crores, and the hon. Minister has made certain proposals to make good the deficit. Sir, you know that deficit is the excess of expenditure over revenue. Then showing the figures of revenue and deficit it is possible to make manipulations. Here in my opinion in the matter of estimating revenues I believe there is an amount of under-estimate. It has been stated, Sir, often and it is also mentioned in the Economic Survey that our economy is picking up, that there is a kind of buoyancy in our economy. Recent trends show that our economy has been improving well. In such a case can we not expect more revenue receipts from our passenger fares and goods freights?

I believe that the figures given in the Budget regarding the revenue receipts are quite underestimated. So if they are properly estimated, I would think that the deficit would be very much less.

Then, coming to the expenditure side, there is also overestimating, in my opinion. If the estimates are properly made of expenditure, I should think that the Budget deficit would not have appeared as it has appeared in the Budget. From the revised estimates for 1970-71 we see an increase of Rs. 35 crores. What is the explanation for it? What is any justification given for showing this increase of Rs. 35 crores in the matter of expenditure? It may be argued that the increase in expenditure is

due to the payment of interim pay to the Railway employees. But I should immediately say that that argument cannot stand because interim pay increases were made even in the last year's Budget. That is what the Budget Speech shows. Let me quote the Budget Speech. It runs as follows:—

"The total of all these increases amounts to over Rs. 49 crores in the annual wage bill during the last 12 months alone."

So, these increases are included in the figures given for the last year, that is 1970-71. So, if this increase of Rs. 35 crores does not represent the increase in payment of these wage bills, then where is the justification for showing an increase of Rs. 35 crores? So, in my opinion, the figures of expenditure are misleading and they are bloated, inflated. If this inflation of the increase is taken away, much of the Budget deficit will be wiped out.

Then, Sir, I submit that in the year 1970-71 the working expenses were shown as Rs. 730 crores. In the Budget Estimate for 1971-72, the figures were shown as Rs. 765 crores. Hence, we see that an increase of Rs. 35 crores was shown on the side of expenditure. And I do not think that it is warranted under the circumstances and no satisfactory reasons were given either in the Budget Speech or in the Budget papers supplied to us, for estimating such an increase.

Then, to make up this deficit, the Railway Minister said that he will have to resort to two courses. One is the increase in the freight charges as well as an increase in fares. The increase in the freight rates is given a grandiloquent, euphemistic name called the reclassification of commodities and goods. Even though it is called reclassification, it has nothing but an increase in the freight rates of the various goods. That is the position. Secondly, he wanted also to increase the passenger fares. Here I would like to say that this increase can be avoided. As I said before, if there is no deficit to be seen, then there is no justification whatsoever for any increase in the passenger fares and freight rates. I want to know whether the increase in the fares is really justifiable. Even assuming for a moment that the figures shown on the revenue side and on the expenditure side are correct. I would like to know whether there is no way of avoiding fresh imposts. That is my question. Of course, any increase in the fares and freight rates will have the effect of inflation, will have the effect of raising the price level. Such a contingency has got to be avoided, if possible. Unless it is inevitable, the Government

should not resort to increase in fares or freight rates. That is my contention. Here, as I have already said, even assuming that there is some deficit which has got to be covered, are there no other means of reducing the deficit & Is increase in fares and freight rates the only method of reducing the deficit & I would submit some alternative proposals in that behalf. Sir, there is what is known as the Depreciation Reserve Fund. Every year certain appropriations are made to that Fund. That amount will be appropriated from the gross earnings of the the Railways. The amount that is appropriated this year to the Depreciation Reserve Fund is Rs. 105 crores. Then it will be withdrawn from this Fund for certain capital works and certain other purposes. What is the amount sought to be appropriated from the Depreciation Reserve Fund? It is Rs. 100 crores. While you appropriate to the Fund Rs.105 crores, you appropriate from the Fund only Rs. 100 crores. Then, why should you appropriate to the Fund Rs. 105 crores. Suppose, you appropriate only Rs. 100 crores to the Fund, then there will be a saving of Rs. 5 crores. So, I submit that the amount appropriated to the Depreciation Reserve Fund can very well be reduced. If you take the figures of the previous years, you will see that the appropriation from the Fund has not exceeded Rs. 100 crores. Especially when the Railway finances are in a bad shape, why should you try to appropriate more funds to the Depreciation Reserve Fund? If the earnings are very good, if the earnings are rising, then you can appropriate more funds. I do not grudge appropriations to the Depreciation Reserve Fund; it is a very good thing. But when the revenues are falling, or at least they are not rising according to the needs of the administration, then it is not desirable that you should appropriate more funds to the Depreciation Reserve Fund. That is my contention. This way you can save some money, a few crores of rupees. Secondly, a sum of Rs. 173.77 crores will go to the payment of dividends to the General Revenues for the capital at charge. The total capital charge including the borrowings this year will be to the tune of Rs 3,472 crores. This dividend is paid according to an outdated convention. I want to know whether it is not possible to see that this convention is changed and the payments of the railways to the General Revenues are regulated according as the railways income increases or decreases. My contention is that this convention should be thrown away and a new arrangement has got to be made which would fit in with the rising or declining fortunes of the railways. If that can be done, this burden of

payment of Rs. 173 crores towards dividend will be reduced and some saving can be effected. It is just like any other public undertaking. If the public undertakings yield profit the Central Government gets more profit. If the public undertakings lose, then they need not pay anything. Likewise I would submit that the railway undertakings must be put on the same footing as the other public undertakings and they should contribute to the General according as their revenues increase or decrease. Now what is sought to be done is a reclassification of freight rates which, according to the Railway Minister, are Rs. 13.70 crores and what is expected from passenger fare increase is Rs. 11.60 crores. If these levies are made there is no doubt that the prices will increase, particularly of things like steel and coal which are used by ordinary people. The prices of these articles will rise and the common man will be hit. So the Government has got to do everything in its power to see that no fresh levies are imposed or if any fresh levies are imposed, they should be to the utmost minimum possible. That is my contention. These are some of the suggestions which I wanted to make.

Then there are also one or two good things which I found in the Budget. The principle of greater electrification and dieselisation has been accepted. That is a very good thing. That will conduce to economy, to savings, to greater haulage of goods and passenger traffic. It will yield so many good results. Secondly, about the construction of road bridges, there are any number of level crossings in our country where so many accidents are occurring. In order to avoid these accidents there is a proposal for the construction of overbridges or under-bridges as the case may be. In this regard the Budget Speech says—

"Construction of over/under bridges confers three benefits. It avoids accidents, it makes for smooth and speedier running of trains and road traffic and affords immediate relief to the unemployed, skilled as well as unskilled. I, therefore, attach great importance to it and earnestly propose to launch a campaign to build as many over/under bridges as possible. For this purpose I need the cooperation of the State Governments, as the construction cost has to be borne half by the Railways and half by the State Governments. We have accordingly addressed the State Governments to this effect.

I will be happy if the entire amount of Rs. 10.83 crores is spent this year

[Shri K. P. Mallikarjunudu] itself on the construction of over/under bridges. These projects generate immediate employment opportunities to unemployed graduate engineers. Government of India schemes of providing employment will also get added potential." 3 P.M.

These are the paragraphs appearing in Budget which I commend. Naturally, if ten and odd crores of rupees could be spent on over bridges, it will not only ensure safety of passengers, but will also give employment to so many unemployed graduates and engineers. You know that the most serious problem of the day is unemployment. If unemployment cannot be tackled, no government worth the name can exist. Any good government, any government which takes the welfare of the people into consideration have to tackle this problem of unemployment giving it the topmost priority. In view of this, I would really commend the contents of the paragraph dealing with the construction of these over bridges. I wish to emphasize the fact that government should see to it that this entire money is spent and let it not be said later on that some money was unspent. All this money provided in the budget should be spent on the construction of over bridges so that many people of our country can get employment. The State governments also - must be persuaded to contribute their share.

Now I wish to refer to certain specific grievances against the administration of railways. There is the question of speeding up of trains to which references have been made any number of times on the floor of the House. Take for example the trains coming from Madras to Delhi or *vice versa*. There are two important trains, namely, the Grand Trunk Express and the Dakshin Express. What is the time taken by these trains? The Grand Trunk Express takes nearly 42 hours and the Dakshin Express ! takes about 46 or 47 hours. For long distance passengers travelling over 1,300 miles, this is indeed a long time. Especially when they travel in summer, I cannot describe the difficulties to which these passengers will be put. Every attempt should be made to see that these trains are speeded up and I believe that at least by four or five hours the running time can be reduced, by taking proper steps. Even last year during the debates on the interim budget this matter came up and the Railway Minister said that he would look into the matter. I would, therefore, earnestly request him and the Railway Board to see that these two trains particularly are speeded up and much less running time is taken.

Of course, a reference has been made to electrification of the line between Vijayawada and Madras. This is a very important route having very heavy passenger and goods traffic. I want an assurance from the government that electrification scheme in this line will be completed as soon as possible. No delay should be caused in a matter of such vital importance.

Then about coaches. Even some of the first class coaches are in very bad condition. The doors sometimes do not move properly.

AN HON. MEMBER: Some of them are even leaky.

SHRI K. P. MALLIKARJUNUDU:

There is leakage from the top. Sir, sometimes the lights and the fans also will not be working properly. In summer particularly if the fans do not work, you can imagine the difficulties that the passengers will be put to. So, Sir, these small things must be attended to. I do not think they cost a good deal. But if the administration takes care to see that these defects are remedied, they will be contributing to the pleasant travel of the passengers.

Then, Sir, coming to the local problems, I come from Krishna District in Andhra Pradesh and Machilipatnam is the HQs town, it is connected by a broad gauge line. Formerly it was connected by a metre gauge line and now it has been converted into a broad gauge one from Vijayawada and there is Guntur District on the other side and in between there is the river Krishna. Of course, there is a railway bridge and a road bridge also at Vijayawada. But this district spreads nearly 50 to 60 miles down below, and there is one station, Repalle, which is the terminal station there and which is separated by a distance of about 25 to 30 miles. In between there is the river. These two towns are not connected by any line at all. If they are connected, there will be good profits, not because I am interested in it, but because it is really a viable proposition, I would say. No Sir, at Vijayawada there is heavy congestion. It is one of the very heavy stations in India where there is heavy goods traffic and passenger traffic. If these two points, that is, Repalle and Machilipatnam, are connected, then the pressure at Vijayawada can be avoided, because it can be by passed by the trains coming from Madras which can come from Tenali to Repalle and then to Machilipatnam and Vijayawada and then to Calcutta. You will see, Sir, that if this link is provided, then there is great advantage for the railway administration.

Sir, in the beginning I said that I am not speaking from any parochial point of view, but I am speaking only with a view to seeing that the pressure on Vijayawada is reduced and there will be smoother traffic between Madras and Vijayawada on the east. I would suggest that this step is taken by the Government and these two towns are linked by a broad-gauge line.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You have taken nearly 27 minutes so far.

SHRI K. P. MALLIKARJUNUDU: Sir, I will finish in one or two minutes.

Then, there is one other point to which I would refer and that is the condition of the Machilipatnam railway platform. There are nearly eight trains daily coming from Vijayawada to Machilipatnam and there is no second platform nor is there any over-bridge connecting the two sides. So, when passengers travel by, certain trains, they will be asked to get down at a place which is more than a furlong away from the main station and they have to cross all the lines and come to the main platform to go out of the station. I have been asking the railway administration to do something about this and in the Consultative Committee also I referred to this aspect of the matter several times. They said that it was not possible for them to do it now. But I would once again request the railway authorities to see that another platform is constructed and the two platforms are connected by an over-bridge.

Then, Sir, there is a great demand for third class sleeper accommodation. Of course, it is limited by the production of coaches. But I would submit, Sir, that so far as the passenger traffic from Madras to Delhi is concerned, there is heavy rush for third class sleeper accommodation and I would, therefore, like the Government to take steps to introduce more 3-tier coaches so that the third class passengers can get the benefit out of it and they can travel long distances without any inconvenience or discomfort.

With these words, Sir, I conclude my speech and I request the Railway Minister to examine the points which I have just mentioned. Thank you.

पंडित भवानी प्रसाद तिवारी (मध्य प्रदेश) : उपसभापति जी, जो रेलवे बजट प्रस्तुत किया गया है मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। यह बात सही है कि श्री हनुमन्तैया जी को यह बजट पेश करने का जो मौका मिला है वह पहली बार मिला है
6 RSS/71-6

क्योंकि अंतरिम बजट पेश करते समय जो एक मामूली औपचारिकता थी जो निभा दी गई, और उलटफेर की बातें अब इस बजट में आई हैं। ऐसी स्थिति में उन्होंने बजट पेश किया, जिसकी पृष्ठभूमि यह थी कि विगत दो मंत्रियों का उत्तराधिकार उनको प्राप्त हुआ और दो मंत्रियों के कार्यकाल में यात्रियों का किराया और सामान का भाड़ा, यह बढ़ाया नहीं गया था। तो इस बजट में इस बात का भार रेलवे मिनिस्टर पर पड़ा कि उन्होंने किराया भी बढ़ाया और सामान का भाड़ा भी बढ़ाया और कहा है कि यह मामूली सी अभिवृद्धि है। बहरहाल, इसके ऊपर दृष्टि डालने से ऐसा लगता है कि उन बड़े हुए किरायों और भाड़ों का असर तीन तरह से होगा। एक तो प्रत्यक्ष किराया बढ़ा दिया गया, दूसरे इसके बढ़ने से जिन्सों की कीमतें बढ़ेंगी, मंहगाई बढ़ेगी। यह दूसरी तरह का उसका असर होगा। और तीसरे प्रकार का यह प्रभाव भी हो सकता है कि सामान के डोने और यात्रियों के आने जाने में कमी हो जाए, और इसमें यह आशंका है कि जिसे उन्होंने मामूली अभिवृद्धि कहा है, वह कहीं गैर मामूली न सिद्ध हो जाए। अवश्य ही, यह वृद्धि जनहित में लाभकारी हो, उसके लिए पूरी तरह से काम आ जाए, तो जनता उसको सहन करती है और करेगी। परन्तु जब मैं इस दृष्टिकोण को प्रस्तुत करता हूँ, तो मुझे लगता है कि पूरे बजट को कार्यान्वित करने में एक दृष्टि होनी चाहिए जो कि आवश्यक है और जो कि जनता को असर करती है। जैसे, बहुत दिनों से सदन में इस बात का चर्चा चलता था कि कौन से प्रदेश पिछड़े हैं, कौन से प्रदेश पिछड़े नहीं हैं और उसका हल इस तरह से हुआ कि अब सरकार की ओर से प्रत्येक प्रदेश में विकास के लिए जिलों की संख्या निर्धारित कर दी गई, यह घोषणा कर दी गई कि किस प्रदेश में, किस राज्य में, कितने जिले हैं कि जो पिछड़े हुए कहे जाएं और उनमें विकास के कार्य किए जाएं। परन्तु जब रेल या अन्य संचार व्यवस्था को हम सामने रखते हैं, तो दूसरी दृष्टि सामने रहती है कि जहाँ यातायात की कमी है, रेल की कमी है वहाँ अन्य लाइन बनाये जाने में या छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने में प्राथमिकता दी जायेगी।

मैं जिस प्रदेश से आता हूँ उसके संबंध में याद दिला देना चाहता हूँ कि भाषावार प्रान्तों की रचना

[पंडित भवानी प्रसाद तिवारी]

के समय इस प्रदेश को शासकीय स्तर पर आश्वासन दिया गया था कि इसकी विशालता को देखते हुए और उसमें यातायात के आवागमन के साधनों की कमी के कारण उसकी पूर्ति अवश्य की जायेगी। परन्तु इतने वर्षों के बाद भी आज भी स्थिति यह है कि न तो वहां पर कोई नई रेलवे लाईन ही डालने का प्रावधान है और न ही छोटी लाईन को बड़ी लाईन में परिवर्तित करने का इस बजट में किसी तरह का कोई प्रावधान ही है। पिछले सत्र में जब मैंने इस सदन में इस संबंध में ध्यान आकर्षित किया था कि मध्य प्रदेश में अनेक छोटी लाईनें हैं जिनको यदि बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया जायगा, तो न केवल लाभकारी सिद्ध हो सकती है बल्कि उत्तर और दक्षिण का जो अन्तर है वह भी कम हो सकता है आने जाने के लिए। इसके संबंध में मैंने सर्वेक्षण करने के लिए कहा था। गत सत्र में सर्वेक्षण करने के संबंध में यह जवाब मिला कि यह काम अभी तक नहीं किया गया है। परन्तु इस सत्र में उसी प्रश्न के उत्तर में कहा गया है कि अब सर्वेक्षण किया जायेगा और इस बजट में इसके लिए प्रावधान कर दिया गया है। मेरा निवेदन यह है कि कम से कम इस प्रश्न पर सोचा जाय कि छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के संबंध में केवल लाभकारी दृष्टि ही न रखी जाय।

मैं आप से एक बहुत ही महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूं जो कि एक अखिल भारतीय महत्व की है और जिसका केवल मेरे ही राज्य से सम्बन्ध नहीं है। जो यात्री उत्तर से दक्षिण और दक्षिण से उत्तर आने वाले हैं या तो वे पश्चिम की ओर से जाते हैं या फिर वे पूर्व की ओर से जाते हैं। जो मध्य में स्थिति लोग हैं, जैसे उत्तर प्रदेश के लोग हैं या फिर इलाहाबाद तक आने वाले लोग हैं वे अगर दक्षिण जाना चाहें, तो उनके लिए केवल यह मार्ग है कि या तो वे कतनी, बिलासपुर और रायपुर से नागपुर पहुंचें और फिर दक्षिण की तरफ जायें या फिर जबलपुर और इटारसी से होकर दक्षिण जायें। जबलपुर में बड़ी लाइन है और वहां पर बड़ी लाइन समाप्त हो जाती है। यह पूर्व और पश्चिम को दोड़ने लगती है। दक्षिण को आने के लिए एक छोटी लाइन है और तब चल रही है जब से रेलवे बनी होगी। इस लाइन को बी० एन० आर० कहते हैं। 100 मील

की दूरी तय करने में यानी जबलपुर और नागपुर जाने में, वह 10 और 12 घंटे का समय लेती है। इस लाइन में छोटे डिब्बे होते हैं, अन्य कमियां होती हैं और इसी वजह से यात्री इस रेलवे का कदाचित ही उपयोग करते हैं। इसमें इतना समय लगता है कि लोग बस में जाना पसन्द करते हैं। जबलपुर से नागपुर बस में जाने पर 7 घंटे का समय लगता है जबकि उन्हें रेल द्वारा जाने में 12 घंटे का समय लगता है और गोंदिया में गाड़ी बदलनी पड़ती है। इस तरह से लोगों का करीब 15 घंटे का समय नष्ट हो जाता है। यदि यही जबलपुर से गोंदिया की छोटी लाइन मात्र बड़ी लाइन में परिवर्तित कर देंगे जहां पुल बने हुए मौजूद हैं, सिर्फ लाइन डालने का खर्च पड़ेगा और छोटी लाइन को जगह बड़ी लाइन डालने में जो अन्तर पड़ता है वही अन्तर पड़ेगा, कोई नए पुल बनाने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। अगर इतना छोटा सा प्रोजेक्ट कार्यान्वित हो जाय—क्योंकि आपको प्राथमिकता देनी पड़ेगी और जब प्राथमिकता देनी पड़ेगी, तो आपको यह सोचना पड़ेगा कि कौन सा प्रश्न है जो सारे भारतवर्ष के यात्रियों को सुविधा दे सकता है—तो सीधे उत्तर से आने वाले यात्री जबलपुर के मार्ग से नागपुर चले जाएंगे, न उनको कटनी से धूम कर बिलासपुर, रायपुर जाना पड़ेगा और न इटारसी से धूम कर नागपुर जाना पड़ेगा। इसमें बहुत सा अन्तर बच जायेगा, इसमें समय बच जायगा। मैं यह भी कहता हूं कि रेल के अपने लिए भी यह लाभकारी योजना सिद्ध होगी। तो यह आवश्यक है कि इसमें ध्यान दिया जाय और केवल ध्यान ही न दिया जाय बल्कि कार्यान्वित करने में इसे प्राथमिकता दी जाय। मैं इस ओर आपका ध्यान आकर्षित करता हूं।

एक दूसरी बात भी कहना चाहता हूं जो आवश्यक है। उत्कल एक्सप्रेस की जो योजना कार्यान्वित हुई वह अच्छी है, अच्छी चल रही है, उत्कल एक्सप्रेस हिन्दुस्तान के बड़े भूभाग को जोड़ती है, यात्रियों को इधर से उधर ले जाती है। इसके सम्बन्ध में मुझे यह कहना है कि वह मध्य प्रदेश को भी छूती है और जब मध्य प्रदेश को स्पर्श करती है, तो बीना से कटनी जाती है, बीना से कटनी अन्य एक्सप्रेस भी चलती है, यह नहीं कि केवल उत्कल एक्सप्रेस ही चलती है और बीना

और कटनी के बीच बहुत कम छोटे शहर हैं जो उत्कल एक्सप्रेस का उपयोग कर पाते हैं। एक तो बीना के बहुत करीब सारंग है, दूसरा दामोह, इसका अगर डाइवर्शन कर दिया जाय और यह भोपाल, विदिशा, इटारसी, नरसिंहपुर, होशंगाबाद, जबलपुर और फिर कटनी से उत्कल चली जाय, तो मेरा अपना ख्याल है कि यह ज्यादा यात्रियों को ढोयेगी और जो दूर जाने वाले यात्री हैं उनके अधिक उपयोग में आयेगी। मध्य प्रदेश का मुख्य हिस्सा भी इसमें काफी आ जायगा। तो मेरा यह अपना दूसरा सुझाव है।

मैं यह नहीं जानता कि जो नन्दा जी के समय में यह नीति निर्धारित हुई थी कि संसद सदस्यों को एक नोटबुक दी गई थी जिसमें वे शिकायतों और सुझाव देने के लिए उपयोग करें जब वे यात्रा करें, इस नए मंत्रिमण्डल में परिवर्तित स्थिति में वह स्थिति रह गई है या नहीं, यह मैं जानना चाहता हूँ। मुझे ऐसा लगता है कि वह रह नहीं गई है क्योंकि नन्दा जी के समय में जो शिकायतें...

श्री शीलभद्र याजी (बिहार) : शिकायत की किताब आपसे ले ली?

पं० भवानी प्रसाद तिवारी : मैं कारण बताऊंगा, आप जरा उतावले न हों। मुझे लगता है कि गए वक्त अन्तरिम बजट में भाषण देते हुए हनुमन्तैया जी ने यह कहा था कि इस सदन में जब कुछ शिकायतों के कार्यान्वित न होने की बात उठाई गई थी और जब लोकनाथ जी मिश्र और उनकी झड़प भी हो गई थी कि हमारे यहां मंत्रालय में तीन हजार शिकायतें और फलाने कागज पड़े हुए हैं।

मेरा अपना यह खयाल है कि सदन के लोगों का यह कहना था कि कर्मचारियों के ट्रांस्फर आदि के सम्बन्ध में इतनी शिकायतें ही नहीं हो सकतीं। मेरा अपना अनुमान है, गलत भी हो सकता है, कि ये जो बहुत सी शिकायतें एकट्ठा हैं, ये उस वक्त की हैं जबकि शिकायतें और सुझाव देने का मौका हम को दिया गया। मैं इसको जोर से कहना चाहता हूँ कि अगर संसद सदस्यों को जिम्मेदारी से ऐसा लगता है कि कुछ शिकायतें उठाई जायें, चाहे उनमें कर्मचारियों की भी शिकायतें शामिल हों, तो वे उठाई जानी चाहिये और उनका निराकरण होना चाहिये।

परन्तु इस सम्बन्ध में मुझे ऐसा ही लगता है कि बोर्ड और मिनस्ट्री के सम्बन्ध कुछ बहुत अच्छे हैं। मुझे ऐसा लगता है कि मिनस्ट्री के सम्बन्ध में बोर्ड का हमेशा यह खयाल बना रहता है :

Men may come and men may go;
But I go on for ever.

मिनस्ट्रियां आती हैं, चली जाती हैं पर हम तो सदा रहने वाले लोग हैं। मैं यह सिर्फ सामान्य आरोप नहीं लगाता। इसकी पुष्टि करता हूँ उदाहरण देकर। जबलपुर के डी०ई०ई० आफिस में एक सीनियर ड्राफ्ट्समैन है। उसने आकर के मुझे समझाया और शिकायत की। मैं उसका नाम भी बता देना चाहता हूँ जिसमें चीज सामने आ जाय।

SHRI PITAMBER DAS (Uttar Pradesh) :
He may not be dragged into trouble.

श्री उपसमापति : नाम बताने की आवश्यकता नहीं है।

पंडित भवानी प्रसाद तिवारी : तो फिर जांच कैसे होगी। मोहम्मद अलीक, सीनियर ड्राफ्ट्समैन डी०ई०ई० आफिस, जबलपुर, ने कहा कि हमारा फ्रिक्जेशन इस तरह से हुआ है कि हमें 50 रु० का नुकसान हर महीने हो रहा है। उसने यह भी कहा मुझ से कि यह बात आप समझ लीजिये और यदि आप उचित समझें, तो आप इसको मंत्रालय में उठा दीजिये। जब राम सुभग सिंह जी मंत्री थे, तो उनको मैंने इस सम्बन्ध में पत्र द्वारा लिखा और उसके कासबात भेजे। उन्होंने कृपा करके मेरे पत्र का जवाब दिया। उनके जवाब में यह था कि आपका उठाया हुआ सवाल मिल गया और उसे देखा जा रहा है। मगर फिर बाद में उसका कोई उत्तर मुझे प्राप्त नहीं हुआ। फिर वे बदल गये और नन्दा जी आ गये। मैंने उनके नाम भी पत्र लिखा और वह कागज उनके पास भेजा। यद्यपि थोड़ी सी भाषा बदली हुई थी मगर उन्होंने भी यह लिखा कि इसे देखा जायगा। व्यवधान। फिर वे भी बदल गये। इस मध्यावधि चुनाव में यह उलटफेर हो गया। फिर मैंने बोर्ड के चेयरमैन को पत्र लिखा और वह बात फिर उठाई। उनका भी यही जवाब आया कि आपका पत्र मिला। परन्तु उसका क्या फैसला

[पंडित भवानी प्रसाद तिवारी]

हुआ यह जवाब मेरे पास अभी तक नहीं आया अब जब नई मिनिसट्री हनुमन्तैया जी की आई है...

श्री पीताम्बर दास : अभी आप का टर्म कितना बाकी है ?

पंडित भवानी प्रसाद तिवारी : अभी मैं 1976 तक रहूंगा।

श्री पीताम्बर दास : तब तो ठीक है, कई बार उठाइयेगा इस चीज को अभी जल्दी क्या है ?

पं० भवानी प्रसाद तिवारी : यह सवाल नहीं है...

श्री कृष्णकान्त (हरियाणा) : जब हनुमन्तैया जी के बाद दूसरे मंत्री आयेंगे, तो उनको भी उलझना पड़ेगा।

पंडित भवानी प्रसाद तिवारी : इस बार मैं ने यह समझा कि इस प्रश्न को यदि मैं सदन में उठा दूँ, तो शायद मुझे उसका कोई जवाब मिल जाय। मैं चाहता यह हूँ कि कम से कम इसका फैसला कोई कर दिया जाय या हाँ करिये या ना करिये, मगर कुछ कहिए तो सही।

मेरा ऐसा खयाल है कि बोर्ड और मिनिसट्री के सम्बन्ध जब तक ठीक नहीं होंगे और जब तक यह दोहरा राज्य चलता रहेगा तब तक बाधाएँ पैदा होती रहेंगी और जो काम होना चाहिए वह ठीक तरह से नहीं हो पायेगा। मेरा समय पूरा हो गया है और मैं एक मुझाद बैठने से पहले देना चाहता हूँ।

अब मुझे एक सुझाव और देना है कि आप ने रेलवेज में जो तीन श्रेणियाँ बना रखी हैं फर्स्ट क्लास, सेकंड क्लास और थर्ड क्लास, इन के लिए मेरा सुझाव है कि इन के स्थान पर केवल दो श्रेणियाँ रहनी चाहिए। पहला और तीसरा नहीं, पहला और दूसरा रहे। बीच का सेकंड क्लास अगर टुट जाय, तो जो आज थर्ड क्लास है वह सेकंड हो जायगा और इस प्रकार फर्स्ट और सेकंड क्लास रहें। सेकंड क्लास जो साजकन है वह ज्यादा काम में आता नहीं है और मैं समझता हूँ कि इस से पैसेजर्स को काफी सुविधा होगी।

श्री ब्रह्मानन्द पंडा (उड़ीसा) : फर्स्ट क्लास पैसेजर्स भी रहते हैं और थर्ड क्लास पैसेजर्स भी रहते हैं। बीच वाले जायेंगे कहाँ ?

पंडित भवानी प्रसाद तिवारी : या तो वे नीचे उतर आयेंगे या फिर ऊपर चढ़ जायेंगे। इसलिए मैं प्रार्थना करता हूँ कि ऐसे व्यावहारिक सुझाव अगर सामने आयेंगे और जनहित की दृष्टि से कार्य होगा और दीपकान्ति योजना तो ठीक है लेकिन कुछ अल्पकालीन काम भी होगा, तो जो सन्नि-वृद्धि दीवती है और जिस के लिए मैंने आजका व्यक्त की कि कहीं वह गैर मामूली मिड न हो जाय, वह मामूली मिड होगी और यह बजट लोगों को सफल दीखेगा। मैं इस की सफलता की कामना करता हूँ।

SHRI THILLAI VILLALAN (Tamil Nadu) : Mr. Deputy Chairman, I will be very brief in making my remarks. Today when I participate in this discussion on the Railway Budget for the year 1971-72, I do feel proud to say that our Railway constitute Asia's largest and the world's fourth largest system and the world's second biggest state-owned Railways.

I do agree with the hon. Minister for Railways when he says that this is the life-line of our nation but I differ from him when he says that he has to keep up the life-line always only by increasing the freight charges and passenger fares every year. We are of course wedded to socialism. He says that we have to realise afresh that the success of socialism is interlinked with the success of public undertakings like our Railways. Sir, deficit budget is not a symbol of success. Increasing charges and fares is not the way to success. I appreciate and understand the difficulties expressed by the hon. Minister for Railways due to the social burdens attached to this organisation since it is a public utility service. There is no profit motive behind this undertaking of Railways. Public service is the basis of this organisation. The hon. Minister for Railways has suggested various proposals and measures for increasing and improving the Railways finances. Sir, water will not remain in a vessel with many holes, there will always be leakage. If those holes are not removed and the leakage is not stopped, we cannot increase the income of the Railways at any time. Therefore, Sir, I suggest before we adopt the proposals for increasing the Railway finances we must stop the leakage by

taking proper steps. I have mentioned this on previous occasions also and I am repeating it now since I find it is very essential for increasing the finances of our Railways.

It will be seen from various reports that so many crores of rupees are lost due to ticketless travel, misdeclaration of goods underweighments and non-collection of wharfage and demurrage charges.

Particular when the internal checks have been limited in the Accounts Office after introduction of simplification and mechanisation, it is quite necessary to employ more Inspectors of Station Accounts to arrest ticketless travel and other leakage of revenues and for this purpose the FA & CAOs should necessarily have squads of their own just like the squads maintained by Commercial Departments.

Even though it is the duty of the Accounts Department as Part II (para. 2002) that (1) any person to whom the services are rendered pays proper amount and (2) that the person receiving the amount properly accounts for the same, at present, the second aspect only is being done by inspecting the initial records at the stations by the Inspectors of Station Accounts and by auditing the returns submitted by the stations in the Accounts Office. The first aspect is not done by the Accounts Department as evinced by the fact that a large amount of earnings due to ticketless travel etc., go unrealised. Further, all by Travelling Ticket Examiners, under the supervision of Travelling Inspectors of Station Accounts to have an effective check.

I am of the opinion that if the checks are tightened by employing more Inspectors of Station Accounts, the revenue will definitely increase.

I would like to suggest that early dieselisation of all the Mail, Express and long distance fast Passenger trains in Southern Railways will bring wonder in cutting the working expenses. Therefore, I request that the hon. Minister for Railways should take immediate steps for dieselisation of all the Mail, Express and fast Passenger trains.

Then Sir, there must be debiting the amount of concessions allowed to persons belonging to other Ministries, for example, student concessions, nurses concessions, etc., duly crediting the amount to Railways earnings. Now the amount collected is only accounted for in the I

books of the Railways and the amount of concession is not reflected in the accounts.

Further I would like to point out that the passengers travelling from 9 P. M. to 6 A. M. should be provided the sleeping accommodation irrespective of the classes, and the sleeper carriages only to be attached to the Mail/Express trains. Short distance passengers should not be permitted to entrain such carriages. One conductor should be posted for each such carriage to avoid ticketless travel. Such carriages should be test-checked by the travelling Inspectors of Station Accounts to see that all the persons to whom berths have been provided have paid the due amounts.

In a short span of time we have had a series of Ministers of Railways. When Mr. Poonacha left, Shri Govinda Menon came. When Shri Govinda Menon had gone Shri Nanda came. Now we miss Shri Nanda and we are having the hon. Shri Hanumanthaiya now. Sir, I have convinced the predecessor of the hon. Minister about the creation of the additional posts of Travelling Inspectors of Accounts in the Southern Railways. I have also a chain of correspondence with him. He has acknowledged the correspondence for the justification of the creation of additional posts by his letter No. MR/8447-A/70 dated 18-12-70. I would like to know the final decision of our present Minister on this matter Mr. Nanda has given a 11-point programme for improving the Railways but unfortunately he has not improved himself physically and politically.

But our Minister proposed to cover up the uncovered deficit amount by making along with the railwaymen from Member of the Board to the last gangman. The spirit behind his ambition is to be appreciated and applauded. He wants the co-operation of the public and co-ordinated work of the employees of the Railways for the efficient administration of the Railways.

We all know that labour could do better if they are happy and self-contented. The Minister of Railways must take steps to satisfy the labour by all possible means.

I was repeatedly pleading for the grant of special pay to the wireless operators in the Southern Railway for working on Radio Teleprinters and restoration of 10 per cent special pay to signallers working on Teleprinters. Nothing has been

[Shri Thillai Villalan]

done in this regard even though I brought this matter to the notice of the predecessor of the hon. Minister several times in person. I would like to know the final answer on this matter from the hon. Minister of Railways. We all know that the railways are the life-line of our national economy. As the hon. Member who just now spoke remarked, we should not allow the life-line to sing the song of 'Brook' in an altered form—Minister may come; Minister may go. But I will be going on with increased charges and fares every year."

Thank you.

श्री निरंजन वर्मा (मध्य प्रदेश) : श्रीमन्, हमारे योग्य मित्रों ने अभी रेलवे बजट की तरफ सदन का ध्यान आकर्षित किया। मैं सबसे पहले इस बात की तरफ ध्यान आकर्षित करूँगा कि भारत सरकार एक विचित्रालय है, एक म्यूजियम है और इस म्यूजियम में जिस बात में जो जानकारी नहीं रखता, भगवान की कृपा से उसको वह मंत्रालय सौंप दिया जाता है। संसार के और देशों में जिस विषय के जो जानकार होते हैं, उनको उस विषय का मंत्रालय इसलिए सौंपा जाता है कि उस मंत्रालय में वह कुछ अभिवृद्धि कर सके और अपने नए-नए सुझाव दे सके। हमारे देश में दुर्भाग्य यह है कि यहाँ पर एक दिन एक आदमी सेना का संचालन करने का मंत्रालय रखता है और उसके दूसरे ही दिन वह अस्पतालों का डॉक्टर बन जाता है और उसके बाद स्वास्थ्य मंत्रालय उसको सौंप दिया जाता है...

श्री शीलभद्र वाजी : हम बड़े योग्य हैं सब मामलों में।

श्री निरंजन वर्मा : आपकी योग्यता की हम प्रशंसा कर रहे हैं। श्रीमन्, हमारे रेलवे विभाग में चार, पाँच व्यक्ति—सबसे पहले श्री पाटिल साहब, उसके पश्चात् श्री राम सुभग सिंह, उसके पश्चात् 11 सूत्र के प्रणेता नन्दाजी, उसके पश्चात् हनुमन्तैया जी आए। ऐसा मालूम पड़ता है...

شہری اکبر علی خان (آندھر پردیش) :

بیچ میں میلن صاحب بی بی وہ۔

†[श्री अकबर अली खान :- (आन्ध्र प्रदेश) : बीच में मेनन साहब भी रहे।]

†[] Hindi transliteration.

श्री निरंजन वर्मा : हाँ, मेनन, साहब भी रहे।

श्री अवधेश्वर प्रसाद सिंह (बिहार) : पुनाचा साहब का नाम छाप भूल गए।

श्री निरंजन वर्मा : बात यह है कि मंत्रिमण्डल में परिवर्तन इतनी तीव्र गति से होते हैं कि साधारण श्रेणी का आदमी गिन भी नहीं सकता है कि कितने मंत्री बदले हैं। तो श्रीमन्, यहाँ पर जो कि रेलवे मंत्रालय की विशेषताएँ हैं, उन विशेषताओं में शायद रेल मंत्रालय में सबसे कम रुचि हमारे योग्य मंत्री हनुमन्तैया जी को होगी, ऐसा मैं अनुमान करता हूँ और उनको यह मंत्रालय जब सौंप दिया गया तो उन पर विशेष प्रकाश न डाल कर मैं मंत्रालय के सम्बन्ध में कुछ बातों को निवेदन करूँगा।

हमारा दृष्टिकोण यह है कि रेल में और रेल के प्रभावित में सुधार के बारे में कुछ विशेष बातों पर सदन को ध्यान देना ही चाहिए और विशेषतः उस दशा में जब कि हमारे किन्हीं मित्रों ने बाहर की यात्राएँ की हों, बाहर की रेलों में सफर किया हो और फिर वह भारतवर्ष की रेलों में सफर करें तो उनको, निश्चित रूप में क्या अन्तर है, वह मालूम पड़ जाएगा। यहाँ पर अपने रेलवे मंत्रालय की तरफ से एक बुकलेट प्रकाशित हुआ है "ग्रहो रूपम, ग्रहो ध्वनि", प्रशंसा करते हुए उसने लिखा है: संसार में चौथे नम्बर का, एशिया में सबसे प्रथम नम्बर का और सबसे कम प्रति व्यक्ति माइलेज में भी कमी हुई है 2.5। इस प्रकार भारतवर्ष में रेलों का उन्होंने गुणगान किया।

SHRI CHITTA BASU (West Bengal) :
We are always first in the world.

श्री निरंजन वर्मा : फर्स्ट इन एशिया, फोर्थ इन दि वर्ल्ड, जी हाँ। इसके बाद उन्होंने "कैपिटल एट लाज" इसका वर्णन करते हुए लिखा है कि 33 अरब 21 करोड़ रुपए का है और हम राजस्व में 1 अरब 65 करोड़ रु० देते हैं। यह उनका गुणगान हो गया। यह बात सही है, इतना मैं अवश्य कहूँगा, बहुत से मित्रों से परामर्श करने के पश्चात्, मैं इस परिणाम पर पहुँचा कि रेलवे मंत्रालय के वरिष्ठ अधिकारी उत्तर देने में, शिष्टता में, निश्चित रूप से बहुत अच्छे व्यक्ति हैं, लेकिन कुछ इस बात का है कि वे अपने छोटे कर्मचारी

जो भ्रष्टाचार में लिप्त हैं उनको बचाने के लिए माननीय सदस्यों के पत्रों की अवहेलना करते हैं और ऐसा मालूम पड़ता है कि उनका अधिकांश समय संभवतः अपने छोटे कर्मचारियों को बचाने में व्यतीत होता है। हम ऐसा समझते हैं, श्रीमन्, कि कोई भी संसद् सदस्य अपनी जिम्मेदारियों को अच्छी तरह से समझता है। और जब कोई रेल मंत्रालय के ध्यान में लाये तो यह खयाल नहीं करना चाहिये और उसकी बात को केवल यह कह कर ढाल नहीं देना चाहिये कि ये बातें निराधार पाई गई हैं तथा उनमें कोई तथ्य नहीं है। जब किसी चीज के बारे में रेलवे मंत्रालय या रेलवे बोर्ड से शिकायत की जाती है, तो वह अवश्य इन बातों की छानबीन करे। अक्सर देखा जाता है कि रेलवे मंत्रालय और रेलवे बोर्ड के सदस्य अक्सर इस बात के दोषी पाये जाते हैं।

हमारे यहां बहुत सी चीजें ऐसी हैं, जिनके विषय में रेलवे की क्षमता पूर्ण रूप से हमारे सामने नहीं आती है और इस वजह से रेलवे की क्षमता की उपादेयता पर प्रकाश डालना पड़ेगा। हमारे यहां 9,436 भाप के इंजन हैं, 1,202 डीजल इंजन हैं और 600 विद्युत इंजन हैं। संसार में संभवतः हमारा देश एक ऐसा दुर्भाग्यपूर्ण देश है, बड़े देशों में जहां पर भाप के इंजनों की संख्या सब से ज्यादा है। हमने अपने देश में विद्युतीकरण किया है, लेकिन जापान सरीखा हमसे आबादी में छोटा देश है, परन्तु ऊंचे शिखर में बैठने वाले जितने देश हैं, उनके मुकाबले में उसकी आमदनी या खर्च चाहे कितना ही प्रतिशत क्यों न हो, लेकिन रेलों की क्षमता वहां पर असाधारण है। वहां पर एक व्यक्ति और दूसरे व्यक्ति में असमानता नहीं है। वहां पर एक आदमी अगर वह टाप रैक वाला हो और दूसरा सेवावृत्ति वाला हो, वे अलग-अलग डिब्बे में बैठेंगे, ऐसी बात नहीं है। वहां के रेलों की गति, रेलों का रख रखाव, खर्च, रेलों की सुन्दरता और रेलों द्वारा माल ढोने की जो क्षमता है, वह असाधारण क्षमता है। उसके मुकाबले में तो भारत वर्ष ऐसा मालूम पड़ता है कि हम इस देश में इस दिशा में बहुत ही पीछे हैं।

हमारे यहां अभी किराय और माल ढोने के

भाड़े में वृद्धि की गई है। 1950-51 में अगर हम औसत 100 मान लें, तो रेलवे के किराये में 1960-70 में जो वृद्धि की गई है, वह 166 है और 1970-71 में जो वृद्धि बतलाई गई, 169 है, वह इससे अधिक है। इस बात को रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया है, लेकिन इसके विपरीत जनसाधारण को कितनी सुविधा दी, इसके बारे में दुःख के साथ कहना पड़ता है कि इस संबंध में रेलवे मंत्रालय बिल्कुल असफल रहा और उसने कोई कारगुजारी सदन को नहीं बतलाई, जिससे जनता का मापदण्ड ऊंचा हो सके और जनता का विश्वास उसको प्राप्त हो सके।

श्रीमन्, रेलवे मंत्रालय का जो बजट आता है, उससे भारतवर्ष के राजस्व की कमी को पूरा किया जाता है और इस कमी को पूरा करने वाला यह सबसे बड़ा मंत्रालय है। यही कारण है कि देश का बजट दो भागों में बांटा जाता है। एक तो साधारण बजट होता है और दूसरा रेल का बजट होता है। लेकिन रेल के बजट के आने से पहिले, कुछ महीने पहिले से ही लोगों को भय होने लगता कि इसमें वृद्धि होने वाली है और फिर निश्चित रूप से वृद्धि हो जाती है। रेल मंत्रालय ने चोरी के सम्बन्ध में कभी इस बात की कोशिश नहीं की; मैं इस बारे में श्री गुलजारीलाल नन्दा जी को श्रेय देना चाहता हूँ कि उनका ध्यान इस समस्या की ओर गया था, रेलवे में जो चोरियां होती हैं उनकी तरफ उनका ध्यान गया था। रेलवे में लाखों और करोड़ों रुपये की कोयले की चोरी हर साल हुआ करती है और उन्होंने अपने प्रयास से उस जमाने में लाखों रुपये की चोरी को बचाया।

आप हिन्दुस्तान के किसी भी सैक्शन में चले जाइये, आपको वहां पर भ्रष्टाचार मिलेगा। रेलवे में भ्रष्टाचार के रूप में कोयले की चोरी होती है, वेगनों को तोड़ा जाता है और रेलवे के जो छोटे कर्मचारी होते हैं, वे मिल कर चोरियां करते और करवाते हैं। गाड़ियों में जो जेनरेटर लगे रहते हैं, उनको निकाल कर उनके स्थान पर दूसरे छोटे लगा दिये जाते हैं। इसी तरह से जो रेलवे में दूसरी अच्छी वस्तुएं हैं, उन्हें निकाल कर उनके स्थान पर दूसरी छोटी वस्तुएं जो घटिया किस्म की होती हैं, लगा दी जाती हैं। इस तरह की

[श्री निरंजन वर्मा]

बात एक साधारण बात हो गई है। अगर रेलवे मंत्रालय इस ओर ध्यान देगा तो देश का करोड़ों रुपया बच सकता है और रेलवे में जो घाटा बतलाया जाता है, वह बचत के रूप में सामने आ सकता है। रेलवे मंत्रालय ने इस चीज की तरफ विशेष ध्यान दिया है, ऐसा मालूम नहीं पड़ता है।

अन्तरिम बजट में यह संभावना प्रगट की गई थी कि 33.27 करोड़ के करीब इसमें घाटा आएगा और उसके 26.27 करोड़ की वृद्धि के बाद भी घाटे का स्वरूप 6.87 करोड़ है। इसके बाद भी जब हम घाटा रखते हैं, तो भारतवर्ष के सारे एडमिनिस्ट्रेशन पर इस घाटे का प्रभाव पड़ता है, अर्थात् रेलवे के लिए किसी प्रकार से घाटे की स्थिति आएगी तो पराक्षर रूप में जनता में महंगाई बढ़नी चली जाएगी; क्योंकि सरकार कर लगाएगी और जितने सरकार कर लगाती चली जायगी, महंगाई में उतनी ही द्विगुणित, त्रिगुणित वृद्धि होती चली जायगी। इस प्रकार रेलवे के बजट का देश की जनता पर बड़ा भारी प्रभाव पड़ता है। इसके पश्चात् जो घाटे की किस्में हैं, उनको उन्होंने गिनाया है। उन्होंने गिनाया है लाभहीन पथ, जहाँ लाभ नहीं होता, उसमें 8 करोड़ रुपए की हानि होती है, फिर उन्होंने बताया कि कोचिंग सर्विसेज में भी 59 करोड़ रुपए की हानि होती है और मामूली सामान की हुलाई में जैसे कोयला है, अनाज है, जिस पर ज्यादा चार्ज कर सकते हैं, लेकिन बहुत से इस प्रकार के कारण हैं जिनकी वजह से उस पर ज्यादा वसूल नहीं करते हैं, उसके कारण 52 करोड़ का घाटा रहता है। इसी प्रकार एक्सपोट रेट में एक करोड़ का घाटा रहता है। इस प्रकार उन्होंने 120 करोड़ रुपए का स्थायी घाटा बताया है। इसको कैसे दूर किया जाय, इस पर रेलवे मंत्रालय की ओर से कोई प्रकाश नहीं डाला गया है। या तो रेलवे बोर्ड ने इधर ध्यान नहीं दिया और अगर ध्यान दिया तो रेलवे मंत्रालय ने रेलवे के जो पत्रक प्रकाशित किए हैं, उनमें इस पर प्रकाश नहीं डाला गया है, कुछ इधर उधर की बातें अवश्य कर ली गई हैं।

इसके साथ-साथ ला एण्ड आर्डर की स्थिति है। रेलवे में ला एण्ड आर्डर की स्थिति बद से बदतर होती चली जा रही है। रेलवे में पहले कल होते थे।

अब भगवान की कृपा से कल और चोरी ही नहीं होती, लेकिन डकैतियां भी होती हैं। दुर्भाग्य की बात है कि रेलवे का स्टाफ, रेलवे के कर्मचारीगण प्रांतीय पुलिस से उतना आश्रय नहीं पाते, जितना कि उन्हें पाना चाहिए। प्रांतीय पुलिस में और उनमें आपस में लड़ाई होती रहती है। पिछली बार जब इस ओर ध्यान आकर्षित किया गया तो उस समय रेलवे मंत्रालय ने यह बताया था कि हम प्रत्येक प्रान्त के चीफ मिनिस्टर से इस विषय में सलाह करेंगे और ऐसी व्यवस्था करेंगे कि आगे चल कर किसी प्रकार से उपद्रव न हों। श्रीमन्, आप ध्यान दीजिए, सन 1968 में 97 मर्डर हुए थे, 1969 में 113 और 1970 में हो गए 96। डैकॉयटी 1967 में हुई थीं 74, 1969 में 60 और 1970 में हो गई 90। रावरी 1969 में हुई थी 260, 1969 में 246 और 1970 में बढ़ कर हो गई 387। थैपट्स की संख्या तो हजारों में बढ़ती चली गई। 1968 में चोरियों की संख्या थी 10,677, 1969 में हो गई 9,727 और 1970 में बढ़ कर हो गई 11,454। चोरियां तो साधारण घटनाएं हो गई हैं। तो इस तरह से ला एण्ड आर्डर के मामले में भी रेल मंत्रालय उतना सक्षम, उतना सजग नहीं है, जितना कि होना चाहिए और इसका परिणाम उस निरपराध व्यक्ति को उठाना पड़ता है जो रेलवे में सफर करता है और उनकी जितनी क्षतिपूर्ति की जानी चाहिए, रेलवे उतनी क्षतिपूर्ति नहीं कर सकती।

रेलवे मंत्रालय ने कुछ बातों की तरफ ध्यान खींचा है। वह कहते हैं कि हमारे लिए सबसे बड़ी कठिनाई यह है कि कहीं पर नैरो गेज है, कहीं पर मीटर गेज है और हमको माल का ट्रांशिपमेंट करने में बड़ी लाइन से, छोटी लाइन पर बड़ा समय लगता है। कास्ट तो ज्यादा पड़ती ही है, डिले भी होती ही है। इस तरह से चोरियां बहुत हो सकती हैं, क्योंकि एक स्थान पर माल कई दिनों तक पड़ा रहता है। इसके लिए हम समझते हैं कि उनको एक बार तय कर लेना चाहिए प्लान के मुताबिक कि इतनी मीटर गेज, नैरो गेज को बदल कर ब्राड गेज करने वाले हैं और उसके अनुसार कार्यक्रम बनाना चाहिए, लेकिन इस प्रकार से कोई कार्यक्रम होता हो ऐसा हमको विदित नहीं हुआ।

इसी तरह से और भी ट्रेनों के बारे में है। हमारे योग्य मित्र ने अभी बताया था कि जो ट्रेनें ब्रांच लाइन पर चलती हैं, वे एक-एक स्टेशन पर दस-दस मिनट तक फालतू खड़ी रहती हैं। आज से तीन दिन पहले मैं एक ब्रांच लाइन पर गया था और वहाँ पर मैंने देखा कि एक स्टेशन पर दस मिनट तक गाड़ी फालतू में खड़ी रही। दो तीन मिनट गाड़ी खड़ी रहे तो कोई बात नहीं है, लेकिन जहाँ कोई पैसेंजर नहीं होता है, कुछ नहीं होता है, वहाँ पर भी गाड़ी फालतू खड़ी रहती है। इस तरह से जो फालतू समय वह नष्ट करती है और रेल में समय ज्यादा लगता है, उससे राष्ट्र का नुकसान होता है।

इसी प्रकार, श्रीमन्, पक्षपात भी होता है और पक्षपात के मैं एक दो नमूने रखूंगा। यहाँ से बम्बई जाने के लिए रतलाम से हो कर एक द्रुत गाड़ी दी और फिर दूसरी द्रुत गाड़ी दे दी। लेकिन दिल्ली से बम्बई विदर्भ की तरफ से जाने के लिए 6 साल से बराबर हम लोग मांग करते रहे हैं कि एक द्रुत गाड़ी दी जाय और बारंबार प्रशासन इस बात के लिए कहता भी है कि हम एक द्रुत गाड़ी, एक्सप्रेस गाड़ी दे रहे हैं, मगर फिर बहाना बना दिया जाता है और कभी कह दिया जाता है कि डबलिंग हो रही है, कभी कह दिया जाता है कि हमारे पास क्षमता नहीं है और कभी कह दिया जाता है कि चार पहियों वालों पर ज्यादा बजन पड़ता है, इत्यादि। इस प्रकार के बहाने बना कर के वे इस गाड़ी को टालते रहते हैं। अब यह मुना है कि एक राजधानी एक्सप्रेस की तरह और राजधानी एक्सप्रेस चलायी जा रही है, लेकिन हमें पूर्ण विश्वास है कि उस तरफ के लोगों के लिए उस राजधानी एक्सप्रेस का लाभ नहीं मिलेगा। और पक्षपात के कारण वह राजधानी एक्सप्रेस किसी दूसरी तरफ चली जायगी।

श्रीमन्, रेलवे प्रशासन में जितना पक्षपात और बेईमानी मध्य प्रदेश के साथ की है, उतना पक्षपात और बेईमानी उसने किसी और प्रदेश के साथ नहीं की है। मैं यह आरोप लगाता हूँ और रेलवे मंत्रालय के पास यदि इसका कोई उत्तर हो तो वह दे और वह हमको बताये कि ऐसा है या नहीं। हमारे यहाँ पर रोड से चल कर रेलवे तक पहुँचने

के लिए ऐसे स्थान हैं, जहाँ से 186 मील चलना पड़ता है। लेकिन बहुत से ऐसे स्थान हैं, जहाँ पर आपने इकट्ठे रोड लिक्स कर दिये हैं और वहाँ पर नयी नयी रेलवे लाइनें निकाल रहे हैं और जो उड़ीसा के नीचे का भाग है, जिसको जगदलपुर का इलाका कहते हैं, बस्तर का इलाका कहते हैं, वहाँ पर किसी प्रकार की कोई उन्नति रेलवे के संबंध में नहीं हुई है। अगर भारतवर्ष की उन्नति करनी है तो यह नहीं होना चाहिए कि जो विकास शील प्रांत हैं, उन्हीं को और विकसित कर दिया जाय और जो पिछड़े हुए प्रांत हैं उनका गला घोट दिया जाय। आज बस्तर के इलाके की यही हालत हो रही है।

पंडित भवानी प्रसाद तिवारी : वह तो दो सौ मील पर है।

श्री निरंजन वर्मा : जी, धन्यवाद। मैंने यह सोचा कि कम बता कर रेल मंत्रालय पर विशेष प्रभाव होगा और यदि अधिक कहेंगे तो वह डर जायेंगे।

एक चीज की तरफ मैं और आपका ध्यान दिवाना चाहता हूँ। जापान के सहयोग से बेला-शीला खदान से विशाखापत्तनम तक जाने के लिए एक रेलवे लाइन डाली हुई है, लेकिन मंत्रालय की सुबी देखिये कि, वहाँ पर कोई पैसेंजर ट्रेन देने की अनुमति नहीं देती है। अगर कोई पैसेंजर वहाँ चला जायगा तो न जाने क्या हो जायगा। रेलवे मंत्रालय ने उसके ऊपर परदा डाला है। अगर जापान के साथ ऐसा समझौता है तो रेलवे मंत्रालय को यह कहना चाहिए...

SHRI M. V. BHADRAM (Andhra Pradesh) : No other goods traffic also.

श्री निरंजन वर्मा : अगर जापान के साथ समझौता नहीं है तो इसमें क्या हानि है, अगर रेल मंत्रालय वहाँ पर पैसेंजर गाड़ी चला दे, जिससे वहाँ के गरीब आदिमियों को ट्रेन में बैठने का मौका मिल जाय, जिन्होंने शताब्दियों से रेल के दर्शन नहीं किये हैं।

SHRI M. V. BHADRAM : Not even other goods train.

श्री निरंजन वर्मा : इसके अतिरिक्त जैसा कि हमारे योग्य मित्र ने बताया कि बलाशीला तक

[श्री निरंजन वर्मा]

जाने के लिए कोयले और लोहे की चीजों को छोड़ कर बाकी गुड्स जाने की आज्ञा नहीं है।

एक कठिनाई की तरफ हमारे मंत्रालय को ध्यान देना चाहिए और वह लेबर यूनियन के बारे में है। लेबर यूनियनों के बारे में ऐसा है कि कुछ यूनियनों ने वहां पर अपना वरचस्व बना रखा है और दूसरी यूनियन वाले जब यह चाहते हैं कि हम भी धागे आएं तो उनमें आपस में मूठभेड़ होती है और उस मूठभेड़ का परिणाम यह होता है कि छोटे वर्ज के कर्मचारियों में प्रतियोगिता के कारण काम करने की भावना में ह्रास होता है। आज तक ऐसी यूनियनों द्वारा रेल मंत्रालय में या भारत के प्रशासन से ज्यादा रुपया ऐंठने की जो प्रवृत्ति रही है, उसकी तरफ भी मंत्रालय को देखना चाहिए और जिनके हाथों में मजदूर यूनियन नहीं है, उन को भगा देना चाहिए। और जिनके पास अधिक मजदूर हैं उनको मान्यता दिलाने में रेल मंत्रालय को किसी प्रकार की हिचकिचाहट नहीं होनी चाहिए।

4 P.M.

अब इसमें एक बात और है कि रेलवे मंत्रालय को शायद यह पता नहीं है कि फर्स्ट क्लास में जो रेलवे कन्डक्टर चलते हैं, उन्होंने यह समझ रखा है कि 8 घंटे तक वे चलती फिरती मशीन की तरह काम करते रहेंगे। उनको बैठने के लिए फर्स्ट क्लास में, ट्रेन में, एक मिनट बैठने के लिए कोई गुंजायश नहीं है और उसके लिए कोई स्थान निश्चित नहीं किया गया है। अटेंडेंट के बैठने के लिए स्थान है, टी० टी० ई० के लिए स्थान है, वह कहीं भी जा कर बैठ सकते हैं, लेकिन यह बेचारे तो फर्स्ट क्लास के यात्रियों के पास भी जा कर नहीं बैठ सकते। उनको डर लगता है। तो इसलिए रेल मंत्रालय इस बात पर विचार करे और इसमें निश्चित रूप से कुछ उसको सुधार करना चाहिए।

अब इसी तरह से रेल मंत्रालय ने चलते फिरते टेली-कम्युनिकेशन की बात लिखी है। रेलवे के प्रशासन में सुधार लाने के लिए यह अत्यन्त आवश्यक है। इस प्रकार का सुधार किया जाना चाहिए और इस प्रकार के सुधार की गति यदि धीमी रही तो हमें भय है कि हम दूसरे देशों के

साथ कदम ब कदम नहीं चल सकेंगे और हम पीछे रह जायेंगे।

रेलवे मंत्रालय के भ्रष्टाचार के बारे में एक ताजा उदाहरण आपके सामने रखना चाहता हूं। हमारे मित्र शफी साहब का आज से चार दिन पहले हमको एक पत्र मिला। हमने गुलजारी लाल नन्दा जी के समय में एक शिकायत की थी। एक छोटा सा मामला था। एक हजार क्यूबिक फुट कोल ऐंश की हम को आवश्यकता थी बगीचे के लिए। हमने झांसी डिवीजन को लिखा कि यह थोड़ा कोल ऐंश है, हम को दे दिया जाय। झांसी डिवीजन का पत्र आया कि कोल ऐंश आप को नहीं दिया जा सकता, इसलिए कि उसकी हमको स्वयं की आवश्यकता है और उस पत्र के प्राप्त होते ही हमारे दिन भरे पास एक कुम्हार आया और उसने कहा कि बाबू जी, आप पैसा नहीं दे सकते, इस लिए आप को मना कर दिया, हम लोग रोजाना देते रहते हैं, इसलिए हम को मिल जाता है। मैंने यहां प्रश्न पुछ लिया कि पिछले तीन साल में झांसी डिवीजन से विदिशा के लिए कितना कोयला दिया गया। उसकी सूची दी जाय। यहां से भरे पास सूची पहुंच गयी और जैसे ही सूची पहुंची, रेलवे डिवीजन की तरफ से पत्र भी पहुंच गया कि रेलवे डिवीजन से आपके लिए कोयला ऐंश संजूर करा दिया। यह है खत। मैं आप का ध्यान इस बात की तरफ आकर्षित करता हूं और शफी साहब का जो पत्र पहुंचा उसमें लिखा है कि आपको शिकायत निराधार पायी गयी। श्रीमन्, हम निराधार शिकायतें कभी नहीं करते, लेकिन मुझे दुःख यह है कि संसद् सदस्य आपके सामने जो तथ्य रखते हैं, उनकी आप जांच तो कर लिया करिये। हम को कुछ कहने का मौका दिया होता। आपने एक पक्षीय निर्णय कर लिया क्योंकि कुछ लोगों ने लिखा कि यह शिकायत गलत है और इसलिए आप ने उसको गलत मान लिया। इसी प्रकार श्रीमन्, एक और चमत्कार देखिये। विदिशा में 3 प्रकार से रेल में फाटक से बाहर जाने की व्यवस्था है। एक तो प्लेटफार्म पर से जायें, दूसरे दोनों तरफ से निकल जायें। रेलवे के उस तरफ कालेज, इंजीनियरिंग कालेज, डिग्री कालेज, ला कालेज और बी० आई० कालेज और सेशन कोर्ट और क्लेक्टर का कोर्ट है और वहां हजारों की संख्या में लोग रेल लाइन को

पार करते रहते हैं और प्रति वर्ष वहाँ दस, पन्द्रह मौतें होती हैं। मैंने लिखा कि इस स्थान पर एक ओवर ब्रिज बना दिया जाय। तीन वर्ष तक तो रेल मंत्रालय यह नहीं समझ सका कि वह ओवर ब्रिज कहाँ हो सकता है। कभी बताया गया प्लेटफार्म के ऊपर, कभी कहाँ, कभी कहाँ और पूछा गया कि प्लेटफार्म पर से आपका क्या मतलब है। पूछा गया कि क्या रेलवे म्युनिसिपैलिटी से रेलवे म्युनिसिपैलिटी तक दूसरी तरफ जाने के लिए आप पुल चाहते हैं। तीन वर्ष उन्होंने इसमें लगा दिये और आज तक उसमें कुछ नहीं हुआ। उसके बाद मैंने शिकायत की कि एक पैदल जाने का रास्ता था, उस रास्ते को भी आपके पी० डब्लू० आई० महोदय ने बन्द करवा दिया। ऊपर से हमारे पास लिखा हुआ आया कि वहाँ पैदल जाने का कोई रास्ता ही नहीं था। मैंने भगवान को धन्यवाद दिया कि छोटी सी चीज नहीं, पैदल चलने का जो रास्ता है 6 फुट का, हमारे पी० डब्लू० आई० महोदय ने उसे देखा नहीं। हम लोगों के पास उसके फोटो हैं। इसके बाद उन्होंने कहा कि यहाँ से पार कर के जायेंगे तो त्रासिक करने में लोगों को बहुत नुकसान होगा और कभी-कभी इससे खतरा बढ़ जायगा। इसके बाद जब हमने नन्दा जी को लिखा कि आप ऐसा कीजिये कि यहाँ पर कुछ चीजें डाल दीजिये ताकि खाइयाँ भर जावें और लोगों को मालूम हो जाय, तो पी० डब्लू० आई० महोदय ने एक मील के प्लेटफार्म के चारों तरफ तक—कहीं पर कुछ छोड़ दिया हो तो छोड़ दिया हो, लेकिन जहाँ की हमने शिकायत की थी, वहाँ पर तो जरूर ही—काटेदार तार लगा दिया। चालीस वर्ष तक जहाँ काटेदार तार नहीं लगा था, वहाँ रेलवे प्रशासन की बुद्धिमानी से, शौर्य से, प्रशासन के पराक्रम से, बहादुरी से आधे मील तक काटेदार तार लग गया। तो जनता ने हमसे कहा कि चौबेजी छब्बे होने गये थे और वह दुबे जी रह गये, हमारे पास न आते तो रेलवे प्रशासन ने इतनी उत्कृष्टता, इतना चमत्कार नहीं दिखाया होता।

तो हम रेलवे मंत्रालय से कहते हैं कि आपको इन चीजों को भी कभी कभी देखना चाहिये, रेलवे बोर्ड के सदस्यों को देखना चाहिये कि उनके अधीनस्थ कर्मचारी किस प्रकार उनको अंधेरे में, अन्धकार में, रखते हैं, उनको धोखा देते हैं।

श्रीमन्, यह बहुत छोटी छोटी-चीजें हैं, लेकिन इनको भी आपके सामने रखना आवश्यक होता है कि रेलवे मंत्रालय इन छोटी चीजों पर भी विचार करे। जनता को जो दुःख होता है, कठिनाई होती है, असुविधा होती है तो वह जनप्रतिनिधियों के नाते से आपके पास वहाँ पहुँचेगी, उसके लिये और दूसरा साधन कौन है कि जहाँ जनता अपने कष्टों को दूर करने के लिये आये। तो ये कठिनाइयाँ हैं जो कि हम आपके सामने यहाँ रख सकते हैं। हमारा ऐसा खयाल है कि हमने बहुत संक्षेप में यह निवेदन किया और हमें आशा है कि हमारे योग्य मित्र इस पर ध्यान देंगे।

THE VICE CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN) in the Chair]

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Sir, I rise to support the Railway Budget.

This budget, and in fact any other budget, has two aspects: one is the commercial; the other is developmental. The Ministry has taken pains to look carefully into the commercial aspects of the whole thing. But so far as developmental side is concerned, I think they ought to have taken a little more care for putting more tracks, dieselisation, electrification, amenities to passengers, etc. So, I think, they have not given that much attention to it which was necessary and, in a sense due also. Before going into details, I would like, first of all, to attract attention to the needs of Orissa.

Firstly, I would like to point out that there is acute paucity of railway travelling capacity on the east coast line, in Orissa area. Although no less than four mail and express trains traverse the Howrah-Madras main line, only one—the Puri Express—really serves the people of Orissa. The other three are already packed to capacity with long-distance passengers going further towards the south, to Andhra Pradesh, Kerala, Tamil Nadu and Mysore. For the Orissa bound passengers, the position is truly pathetic. Madras Mail does not permit third-class travellers unless they are going beyond Khurda Road, and this is the only one really fast diesel drawn train in the east coast. Therefore, there is urgent need for another fast and comfortable train for clearing the huge traffic to Orissa coastal area from Calcutta, leaving both Howrah and Puri in the morning and reaching their respective

[Shri Brahmananda Panda]

destinations by nightfall on the same day. The two existing Howrah-Puri up and down passengers are absolutely useless for this purpose. They take full one night and one more day to travel the short distance of 499 k. m. Hence the need for a new fast day train between Howrah and Puri cannot be denied under any excuse whatsoever.

The introduction of an additional train on the Howrah-Nagpur main line sections to serve Northern Orissa's industrial belt is an urgent need.

On the Howrah-Nagpur main line, the two long distance trains, Bombay Mail and Bombay Express, bear the brunt of the traffic to the fast developing Jharsaguda-Rourkela-Raigangpur complex. Just as in the earlier case, the Orissa-bound passengers suffer for no fault of their own. Quarrel with the long-distance Calcutta-Bombay passengers is a regular feature in this area for the harassed day-travelers to Rourkela from Calcutta and *vice versa*. Just as in the Howrah-Puri-section, there is a crying need for a fast and comfortable day train along the Howrah-Nagpur main line, preferably a Janta Express, to minimise the woes of thousands of short and medium distance passengers. An ideal solution would be to introduce the long-awaited 'Steel Express' between Howrah and Bhilai without any further bureaucratic delay. This fast train would provide a quick and convenient means of connecting all the major steel plant centres and also, in the process, it would be a real boon to the long suffering people of the northern region of Orissa which is a neglected Adivasi region too.

I may point out in this connection that as compared to the railways in the western, northern and southern regions there is an inexplicably great deficiency in terms of fast, short-distance Mail or Express trains on the South-Eastern Railway, which is Orissa's only life-line with the rest of the Country. A few concrete examples will serve to illustrate this point clearly and of course irrefutably. Let us take the case of trains connecting the two State capitals of Maharashtra and Gujarat, Bombay and Ahmedabad respectively. They are six per day (1) Gujarat Express; (2) Saurashtra Express; (3) Gujarat Mail; (4) Saurashtra Mail; (5) Gujarat Janata Express and (6) Saurashtra Janata Express. This is in addition to two further Trains, Flying Rani and Surat Express, between Bombay and Surat, and again

Gujarat Queen between Surat and Ahmedabad. It should be noted that over and above all this, four long-distance trains (1) Frontier Mail, (2) Dehradun Express, (3) Delhi Janata Express and (4) Paschim Express traverse the 392 kilometre long Bombay-Baroda section. The total number of Mail, Express and Passenger trains on this favoured 392 kilometre Bombay-Baroda section is no less than sixteen per day, that too excluding the bi-weekly Bombay-Ahmedabad De-luxe trains two full rakes of which were transferred from South-Eastern Railway to Western Railway with effect from January, 1969, by cancelling the two weekly De-luxe services on the South-Eastern Railway. I am not calling this discrimination, but if anybody points it out and says that this is discrimination, I have little argument to contradict it. Sir, these two weekly trains traversing northern Orissa and coastal Orissa were withdrawn only to be added to the already satiated Bombay-Ahmedabad line. I do not want such a regional imbalance to perpetuate. I have no quarrel with other States but Orissa must have her share of justice. Sir, for us from Orissa, S. E. R. has come to mean 'service ever refused.' I want our Railway Ministry to remove this unfortunate feeling.

My next demand is to convert the Biweekly Utkal Express into a regular daily train. This will link western Orissa with coastal Orissa with a daily train. The Railway Board may jump up to put forward the excuse of inadequate traffic to justify a daily train on this route. In that case I suggest an alternative. Let some Delhi-Howrah through coaches be added to the existing train so that there will be an adequate number of passengers entraining at intermediate points such as Jhansi, Gwalior, Damodar, Sanchi, Saugar, etc. From these points there are no direct trains going to Calcutta. In this way the traffic potential of this important train will be strengthened. These extra Howrah-bound coaches could be detached at Kharagpur and sent onwards to Howrah by any of the next available trains and *Vice versa*.

On the one hand the traffic potential of the entire train is augmented to justify its conversion into daily train which the suffering Rourkela people want to badly for travelling to Cuttack and Bhubaneswar, on the other hand, since the train is going to be strengthened at Kharagpur by the addition of fresh bogies to help ease traffic on the terribly congested section of Orissa from

Kharagpur to Puri, these coastal passengers won't have to fight as now with the ones from Rourkela and Jharsuguda for seats. This will help all the three groups: (1) long distance passengers from central India to Calcutta by providing them through coaches; (2) intermediate-distance passengers from northern Orissa to coastal Orissa; and (3) Short-distance passengers on the Kharagpur-Puri coastal Section.

Now, Sir, I will say a few words about a new and vital traction. You know Japan purchases iron ore from our part of the country. She will need 150 million tons by 1973-74. We can easily meet this need to the extent of 30 to 35 million tons per annum. Our present capacity is 29 million tons. Orissa has 8000 million tons of iron ore deposits mainly in Borai-Keon-jhar area. Two alternate lines can be laid to connect this belt—(1) Talcher-Bim-lagarh extended upto Kairavali; (2) Jhar-pura to Banaspari. The survey of the area has already been made and it should be taken up immediately—I urge the Government in this respect.

Sir, the iron ore carried from Bailedila mines to Vizagport is about 6 million tons per year. By 1974 it is expected to go up to 12 million tons. Now, this line is used only to transport iron ore. As pointed out by Mr. Verma and also my dear friend, Mr. Bhadram, the entire length from Waltair to Bailedila passes through the backward. Adivasi areas of Andhra Pradesh, Orissa and Madhya Pradesh. To develop this backward area the line should be opened for general goods traffic. This line is going to be electrified to fulfil the commitment made to Japan. Instead of locating the necessary workshop at already overcrowded Waltair, I may suggest that it should be at some place in any of the backward areas, preferably in the vicinity of Madkund Hydro electric project in the district of Korapur.

We have another demand to make. Year after year, we are making that demand and that demand relates to the shifting of S. E. Railway headquarters from Calcutta to some place in Orissa between Vizag and Sambalpur. Sir, because the headquarter is far away, we are suffering in many ways, such as in the sphere of employment, in the sphere of amenities to people. Practically, South Eastern Railway does not serve West Bengal in any way, but that happens to be our only life-line. If they can shift their office, their headquarters to Jharsuguda or to

Sambalpur. Orissa will supply any amount of land necessary for construction of buildings etc. Thus, there will be no trouble of strikes and gheraos as are often happening in Calcutta and for which we unnecessarily suffer.

Sir, Mr. Verma was pointing out about overbridges at his place. Sir, I have been representing about one at Cuttack in this House, as Cuttack which is the only big city in Orissa. At the level crossing, generally at 4.30 or 5.00 in the afternoon and also in morning hours, shunting of carriages go on and the people collect on both the sides to see caravans of Cars, Rikhsaws and Trucks jammed on either side every day. We have been repeatedly demanding that overbridge should be constructed, but I do not know how long they are going to take. Sometimes, they say: Surveys are being made, or the sanction will be made in the next budget. But I request the Railway Ministry and specially Mr. Qureshi, who is present here, to construct the overbridge without any more embarrassing bureaucratic delay.

Sir, as I told you, I will make some general remarks on the running and maintaining of the Railway Department. As you see, in many parts, people have now begun to depend more on the road transport, than on railway transport. You don't get the wagons when you need them and if you send some goods by trains, you do not know whether it will reach you in time. If you send coconuts, you cannot expect them to reach you in time as coconuts. Pilferage has become a regular thing, and so far as the amenities are concerned, the other Members have also pointed out, that the first-class carriages go without fans. Many a time, in the case of Howrah-Madras mail or Madras How-rah Mail, you get the fan and light only when the train moves.

When the train is not in movement, suppose in a station you are to take your food, either you have to take it with your torch or without any light. I asked the conductor the reason. They say that when the train goes to Madras, they do not charge the battery there. Nobody bothers. When a train is at a big junction, generally attention is given only to the first class. Go to the third class. It is very dirty. Nobody looks after the third class, we are raising the ticket rates, we are raising the freights. It is good. In a developing country I do not say there should not be any price rise or taxation. The Department also should get revenue but what about the other

[Shri Brahmananda Panda]

amenities. That ought to be looked after. My friends who travel to Andhra know that catering from Howrah up to Vizagapatnam is bad. We pay money but we do not know what food they give. Whatever is supplied is not eatable. If you ask the *Mai P*, if he knows that a Member of Parliament is travelling he will try some thing and serve an extra vegetable but the other travellers in the first class do not get that. Why should you be partial? That is because he does not give stuff for the price paid. If you simply think of very big things in the air you will not improve matters. In platforms where there are first class waiting rooms the furniture was probably there when Queen Victoria was ruling this country. The chairs are so uncomfortable, the beds are so inconvenient and even if you are to relax there for a few minutes, it is not possible to do so. I had a practical experience at Hyderabad! In the first class waiting room there was a microphone. If trains were to be announced it was used for four languages. Even if Brahmayya was to go to the station Master's house, it used to be announced through that microphone. When I complained: 'How am I concerned with Brahmayya?' he said: 'Some other arrangement is there and it was mistakenly done.' I said: 'If you do not remove it in one hour, this first-class waiting room will give me that mental attitude which will take me to Ranchi.' Somehow some amends were done. There is a Station Superintendent, there is the Station Master and all the rest. Why should such announcements be done like that?

Even regarding reservations, because we have to change our train at Calcutta, many a time our Railway people send telegrams and they ask us to go there and enquire. But anything that you call administration is not there. You ask the fellow whether the reservation has come and he says: 'We did not receive but we will manage somehow. The funny thing, was, my servant was once with me. His reservation was there on the basis of my first class ticket but I had no reservation. I asked how? He said: 'Some how it has been done'.

SHRI J. P. YADHAV (Bihar) : Garibi Hatao.

SHRI BRAHMANANDA PANDA : It has nothing to do with that.

SHRI PITAMBER DAS: You mean to say that the third class reservation should not have been made?

SHRI BRAHMANANDA PANDA: It is not that. The funniest part of it was the servant was supposed to get the reservation on the strength of my card but my own reservation was not there. It is just like *Kuthuh vyatha, siro naasthi*. Special attention should be given to the Administration at Calcutta. You make a call and after hours somebody will say there is another compartment and there might be reservation available there and the other one will say, no, there is no reservation. Last time when I was coming the Madras Mail came late and I missed my reservation in the Deluxe. Unfortunately I had to pay Rs. 115/- to get the air-conditioned coach in Kalka Mail and at Kanpur the air-conditioning failed. I had to pay my good money, poor as I am and he said he would give me only an upper berth. It was the first time I was travelling by that coach and I had already paid Rs. 115/-. So I asked him, wouldn't allow me to sit near the window and enjoy the scenery; why do you want to pack me up as if in a rack? It is not a berth at all. When I got into the train, fortunately he said there was a coupe and that I could have the lower berth there. I thanked God for that. And upto Kanpur I was enjoying myself fully and at Kanpur the air-conditioning failed. Nobody was prepared to sit inside; everybody was in the corridor trying to catch a little fresh air. We reported about it but till Delhi nobody took any notice.

SHRI PITAMBER DAS : It means that having paid for one item, you enjoyed two items, air-condition and non-air-condition.

SHRI BRAHMANANDA PANDA : It was the first time I was paying money and it was my luck. These small things should be attended to.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AK-BAR ALI KHAN) : You have already taken twenty minutes.

SHRI ARJUN ARORA : His personal problems must be heard by the House.

SHRI BRAHMANANDA PANDA : It is not a question of my personal problem. My personal problem is connected with the general management. That is why I am raising it.

There is another thing I want to refer to. There is one Brindavan Express running from Madras to Bangalore. It is fast train and one arriving at Madras can easily get this train to Bangalore with-

out waste of time. But you take your bath and get into this train at Madras and on reaching Bangalore if you look into the mirror it will be difficult for you to recognise yourself because so much *f dust is there. I wish a little money is put in there—and I am sure Mr. Gowda will support me—so that it could be converted into an air-conditioned train. And I think I should end with that, since I do not want to take much of your time. I only want to impress upon the Minister and I hope Mr. Qureshi will pay a little attention to the crying needs of Orissa of which I have mentioned only a few, especially about passenger traffic and other things. As you know there is no direct train except for the Utkal Express. There is no direct train between coastal Orissa and western Orissa. I could understand if it were so during the British time but after 23 years of independence even at this stage if the two regions are not directly connected by train it is something strange. If you come by Raipur you have to change at Viziana-garam. If you come by the other way you have to change at Kharagpur for another train. This is the difficulty that is being felt there. I think if the Utkal Express is made a daily train much of our troubles will be solved.

SHRI M. V. BHADRAM : Mr. Vice-Chairman, Sir, the Railway Minister in his speech stated that the overwhelming majority is wedded to socialism. I tried my level best to find out whether there is any socialism in the Railway Budget. Unfortunately I failed to see—let alone socialism—even a fresh thinking on the problems facing the Railways.

But it is only as the saying goes old wine in new bottle that the Minister has presented in his budget. I would here like to refer to the editorial comment of *Patriot* on this subject :

The Railway Budget has no surprises, not even the unpleasant surprise of a major increase in passenger fares or freight rates. It cannot, however, be welcomed for that reason, because the railways did need a shake-up and of this the Budget gives no indication. It is a pedestrian exercise—a balance-sheet of railway accounts rather than a reflection of the Railway Minister's earnestness to improve the railways finances and performance. It further says :

The railways have a top-heavy administration and the Railway Board, with its much vaunted expertise, has become a symbol of unimaginative disoriented

bureaucracy. But no Railway Minister has ever cared to reform it either to save on expenditure, increase efficiency or help promote harmonious labour-management relations. Mr. Hanumanthaiya too has decided to keep it intact and confined his efforts at economy to exhortations to all including the "gangman".

Therefore, between the budget presented in the month of March and the present one practically there is no difference except an additional increase of Rs. 26.25 crores which is due to the additional freight charges and passenger fares. I would like to state that the whole accounting system is an antiquated method which is only a jugglery of figures. The budget presented in March or now shows a net profit of Rs. 140 crores odd, but this profit is not shown but a deficit of Rs. 33.12 crores is shown. How has this come about? According to the practice which has been in vogue for the last so many years in the Railways the Railways must necessarily contribute to the General Revenues and that in the form of dividend. This dividend is treated as a prior charge just like the working expenses or depreciation reserve fund. That is why about Rs. 173 crores are provided in this budget itself and also in the March budget. Therefore, how to make up the gap? The deficit of Rs. 33.12 crores is shown in the budget to be drawn from the reserve fund. Therefore, in the last March budget also this deficit is made like that, and to that extent the deficit of Rs. 33.12 crores is reduced to Rs. 6.87 crores or something like that. Whereas the Railways earn a net profit of Rs. 140 crores, we are landed with a deficit of Rs. 33.12 crores, this is a wrong method of calculation, accounting, book-keeping. This old method should go. It is neither commercial practice nor is it treated as a department of the Government.

Here I would like to say that the Government borrows from the public market at a rate of 4.5 per cent, whereas here the Government collect it at 6 per cent. It is worse than a Kabuliwalla lending money to the industrial workers in various towns. It borrows from the public at 4.5 per cent and collects from the Railways at 6 per cent.

And from the Railways the Government collects 6 per cent. I do not know whether to call it 'socialistic' or something else. But this method must go. After all, the Railways belong to the Central Government. Similarly, they also advance loans. I do not understand paying dividends to

[Shri M. V. Bhadram.]

the Central Revenues to the tune of Rs. 173 crores and at the same time, you find in the Budget loans from the Central Government to the tune of Rs. 19,26,00,000 to the Revenue Reserve Fund, and to the Development Fund Rs. 22 crores and 14 lakhs. Why should we give Rs. 173 crores to the Central Revenues and borrow about Rs. 40 crores from it as loan? This creates unnecessary, avoidable staff, accounting mechanism and all these things. Rupees forty crores can be reduced from Rs. 173 crores and the dividend is only Rs. 133 crores. Why this kind of old antiquated accounting?

AN HON. MEMBER : You will get an interest on that.

SHRI U. K. LAKSHMANA GOWDA (Mysore) : It is the interest charged on the capital, if you do not know it.

SHRI M. V. BHADRAM : This is there, the depreciation is there.

SHRI U. K. LAKSHMANA GOWDA : There should be some accounting for it.

SHRI M. V. BHADRAM : Coming to that point the Railways are intended to serve the nation. It is not a profit-making concern. It is mainly intended to serve the community. If that is the main purpose, the question of profit making does not arise. The Railways are carrying so many goods at the instance of the Central Government at cheaper, concessional rates, giving rebate. Iron ore and all such things are carried like this. And suburban traffic is also rutting at a loss. They are doing it because it is essential to maintain the service in various places. Therefore to make a profit is absolutely incorrect. And at the same time you contribute Rs. 173 crores which is a prior charge. In an industrial concern, if there is profit, dividend is given. When there is no profit, no dividend is given. So whatever money is advanced by the Government as loan to the Railway, it should be treated as an investment, not as a loan, and when there is a profit it should earn a dividend to that extent. But that is not there. The Government should do away with this thing and treat the loan as an investment in this public sector as is being done in other cases. Rs. 140 crores is the net profit and the dividend to the Central Revenues is Rs. 173 crores. This difference between the two is the deficit. So, the deficit is only to make up that Rs. 173 crores which is to be given as dividend to the General Revenues.

This they have sought to justify by an additional increase in fares. What is the additional fare? I do not know whether they are committed to socialism or not. Out of the Rs. 26.12 crores, the third class passengers, whether they travel by passenger train or mail or express train, contribute Rs. 11.60 crores, and in addition there are the freight charges. The so-called committed socialist has not left even salt. The freight on salt also will go up now. Whether normally salt will be used only by the richer people and not by the poorer sections, I do not know, but altogether when you take the levy on all 'these things, it is more than 50 per cent' of this sum of Rs. 26.12 crores comes only from the poorer sections . . . (Interruptions) They are in a majority. That is why they contribute more. And are they to be taxed more?

Now, the Railway Minister mentioned in his speech that there are thefts of overhead wires. It is true. But there is a great Railway Protection Force maintained in all the railways to take care of all these thefts. What is that Protection Force doing? Yesterday, in reply to a question, certain figures were given. I shall confine myself to the figures relating to pilferages. In 1967-68, an amount of Rs. 3,47,78,000 was paid as compensation for pilferages. And it is going up year after year. In 1970—the figure is not complete—it is Rs. 4,64,18,000 according to the figures available so far. What is the Railway Protection Force doing regarding thefts and pilferages? This is a horrible state of affairs. You can easily save Rs. 4 to Rs. 5 crores every year.

Before going to labour relations, I would like to refer to the performance of our Railways. According to "A Review of the Performance of the Indian Government Railways", the traffic units moved per employee on the open line in 1950-51 was 122,000. It went up to 185,000 in 1969-70. Therefore, efficiency has gone up. Regarding productivity, the Report says that in 1958-59, there was a five per cent increase in productivity over the previous year. It is continuously going up. In 1969-70, it was 67.2 per cent." Now, let us compare ourselves with, the foreign railways in the matter of percentage of staff cost to the total expenses, British Railways—64; Canadian National Railways—53.5; Canadian Pacific Railways—55.8; French National Railways—58.7; German Federal Railways—64.3; Italian State Railways—53.9; Japanese National Railways—59.2; U. S. Class I Railroad—55.4; Indian Government

Railways, 1968-69—50.1; 1969-70—50.6.

So ours is the lowest staff cost percentage when compared with the other railways. And when this is the position—production has gone up, mileage has gone up and the cost is the lowest in the world—why blame the Railways employees?

he

Minister has said in his speech, "I am happy to acknowledge that (the relations with the organised labour during the year have continued to be generally cordial and satisfactory. This is a statement which is far from true. Whom is he trying to deceive by this? Another report gives a catalogue of stoppages up to March, 1971. Now, there was the Dhanbad strike, it was a dispute between two employees. The wife of an employee was beaten by the RPF and there was a strike for one week. Consequently about 900 trains throughout the country were cancelled because coal supply was stopped. Similarly in Tatanagar a compounder beat a shunter. There was a strike. Recently in Guntakal, where in the Guntakal loco shed every tenth worker is a reward winner—that is the credit of that loco shed—one worker fell unconscious in the shed. He was immediately removed to the dispensary where the doctor treated him callously and the worker was not properly attended to, and naturally all the workers there were agitated. The DMO was also callous. There was a strike. Later on the DMO was transferred from that place. But that strike was treated as a break in service. Why I am mentioning all these things is since the last general strike in 1968 there is a series of strikes going on in the South-Eastern Railway, Eastern Railway, North-Eastern Railway, Northern Railway, Southern Railway, South-Central Railway, everywhere. Why? There is a deep-rooted discontent among the railway workers. Any small issue is enough to burst the entire thing into a strike. Recently in Barauni there was a strike for about a month for project allowance. The Labour Minister, Mr. Khadilkar, intervened and he appealed to the workers and assured them that there would be no victimisation. On that assurance the workers went back to their duty. But the assurance was not honoured by the Railway Board. And the Railway Board had the cheek to say, "Let them go on strike again". This was the attitude adopted by the Railway Board. The officers of the Railway Board are not committed to anything except to themselves. They are not committed to socialism or any ism. The Railway Board is being run in the old-fashioned way. It is away from the mass of the workers. Its officers do not understand the feelings of the workers. They have only one

6RSS/71—7

bureaucratic way of solving the problems. That is what is mostly coming in our way. Secondly, even though there is what is called a permanent negotiating machinery, it is a bogus one, it does not solve the problems, the grievances of the workers are not solved quickly. When a decision is taken at the level of the Divisional Superintendent or of the General Manager or of the Railway Board, it takes years for the implementation of that decision. Unless these things are done, the performance of the railways will not improve. (*Time-bell rings*). Therefore, it is a test for the Railway Minister and the Deputy Railway Minister who are committed to socialism. The Minister also said that the means of production are owned by the people as it is being done in the railways. I agree that the railways are owned by the people. But the people, the railway employees, who are running the railways, have no say in the railway administration. Unless you make them parties to the railway administration, the railway administration is not going to move even an inch. So the first and the foremost thing which these socialist Ministers should do is to bring about this change at all levels, at the level of the Railway Board, of the General Manager, of the Divisional Superintendent. Make the workers partners in the administration. Let them feel that they are part of the railway administration, that they are running the railways, that they are running the administration. Then most of the problems will be solved.

I am now coming to one or two other aspects. What are the facilities given to the railway passengers? It is a sad story. Member after Member have said about it. In G. T. twice a week there is a coach from Mangalore and another from Cochin and another from Waltair. These coaches are rotten and old. Probably South Indians deserve these coaches. I have travelled in one such coach which was leaky and I was drenched. Apart from that, timings are horrible. Probably they do not understand the connected links. Howrah-Madras Mail comes to Vijayawada at 8 o'clock. By that time the Link Express leaves and then the passengers have to wait till 1 o'clock to catch the GT. A bogie was introduced last year with great difficulty. You were present in the Consultative Committee. They introduced a composite bogie which is attached to the Howrah-Hyderabad Express. It reaches Vijayawada in the evening and by that time the Link Express leaves. That means, the bogie has to wait till 1 o'clock in the mid-night to catch the GT which reaches Delhi at 11 o'clock

[Shri M. V. Bhadram.]

the next morning, I travelled by this bogie on the 18th and from Waltair it took me 50 hours to reach Delhi. Another thing is that it is a composite bogie. It has only 10 first class berths. The rest is Janata consisting of third class where there is no reservation. I call this bogie 'orphan bogie'. From Vijayawada nobody comes to clean it; there is no attendant and there is no conductor. That bogie is attached always at the end of the train so that it is away from the platform. I suggest that the Railway Board and the Minister should see to it that there should be third class reservation for sleeper berths and there must be at least one attendant for the entire bogie, for both first class and third class. The Minister should take note of it.

I support Shri Niranjan Verma and Shri Panda that the railway which now carries only iron-ore for Japan should be open to other goods traffic. Otherwise, the backward area and the tribal area between Waltair and Bailadilla will never be developed at all. We are at present committed to export 12 million tons of iron ore to Japan. There are only five trains up and five trains down. When we are going to export 12 million tons, there must be double capacity—10 trains up and 10 trains down. I do not know what steps they are taking in this direction. I am afraid that even though the port will be ready by that time, the Railways will be lagging behind and on account of the Railways the export will be delayed.

Lastly, one important matter.

From Waltair to Madras the density of traffic is fourth in the category and the electrification there is necessary for two reasons: One is that Waltair is going to have another steel plant and the outer harbour is coming up and so electrification must be done from Waltair to Madras and that the Study Group of the Administrative Reforms Commission has opposed electrification from Vijayawada to Madras and the Minister happened to be the Chairman of the A. R. C. also and I think must be taken care of.

With all these things, Sir, I wish to conclude my speech. Two things I would say: The accounting must be changed and efforts should be made to solve the problems of the workers and make them feel that they are part of the administration. Then only the problems can be solved. Thank you.

SHRI B. V. ABDULLA KOYA
(Kerala): Mr. Vice-Chairman, Sir, our sympathies are due to the Railway Minis-

ter for having to present a Budget like the present one. Faced with a revenue deficit of more than 33 crores, the new freight rates and the passenger fares will fetch him only Rs. 26 crores for the remaining nine months' period. This will leave a deficit of Rs. 6.87 crores uncovered in 1971-72. In such an unenviable position it is only natural for him to depend upon freight and fare increases even though I doubt the advisability of the increase, at any rate in the third class fares, which amounts to 98% of the total passenger fares. This will only make the third class passengers look to the bus traffic which is already a competitor to the rail traffic on account of various other reasons. Therefore, the expected income from the increased third class fares might not be realised at the end of the year.

Sir, the most disappointing feature of the Budget is the cut of Rs. 250 crores in the Fourth Plan outlay of the Railways, a cut of 20% in physical terms. This shortage could have been avoided by removing the causes of many maladies. The Railway Minister himself has narrated the causes such as strikes 'bandhs', thefts, pilferages, inefficiency, etc., etc. for railway deficiencies. The gigantic cut, I am afraid, would create difficulties in the running of the railways satisfactorily and it would also be against the interests of the economic development of our country.

Sir, let me take this opportunity of bringing, first of all, the ever increasing difficulties of railway users to the attention of the Minister since the Railway Board, as it exists today, has miserably failed to remedy the defects. A frequent railway passenger like me has brought to the notice of the railway authorities including the Railway Board the negligence of the railways in not keeping sufficient number of fans in the running trains, not providing drinking water, for not stopping malpractices at the reservation counters of important stations like Delhi, Bombay, Calcutta and Madras and for not settling claims on account of pilferages and loss of consignments within a reasonable time. As for the failure of lights, I would only invite the attention of the Minister to what happened of me personally. An M. P. and myself has simply to run after a running train for the fault of trying to report the matter to the Assistant Station Master at Mathura about not having adequate lights. In the argument (hat followed the train started and we had to run after the train and somebody pulled the chain, otherwise we would have been left at Mathura Station.

As for the claims on account of pilferages, I would like to inform the Minister that I had to go to Madras three times in getting the claims passed by the officials for the fault of the Railways in taking a consignment to a station where it is not to be delivered. It was Ojhan and we wanted the goods to be sent there. They said that there is no station there and it must be another place. The payment was made, but the consignment never reached there. Even after repeatedly writing for about three or four months, the Western Railway CCS had not even the

courtesy to acknowledge my letter.

5 P.M. I had to run and report the matter to the then General Manager of Madras.

Then there is other experience about reservations. I myself had the disadvantage of not getting my son's reservation from Calicut, even though I had myself looked into the Reservation Chan and had seen his name. His name was removed and somebody else's name was substituted.

These are the malpractices going on in the Railways. I had written about this matter in detail to the Chairman, Railway Board, to which I received a reply some six months ago that the matter was receiving their attention. I do not know how long more will they take for coming to a conclusion.. (Interruption).

Sir, I myself had been the victim of all the above hardships more than 12 times during a period of only two years. There are half-a-dozen letters about the failing of the lights, even though we in the Consultative Committee had suggested them that at the starting station these lights should be provided and looked after. There are instances where reservations were cancelled to the *bona fide* passenger? making them to strand at unfamiliar stations. Lights were not provided in the compartments in spite of repeated requests by the passengers. On various occasions, ticketless travellers were not checked by railway officers even after bringing to their notice. Twice I had taken up this matter with them, but they never cared to do it. They said that they were overh. ise busy.

Once I had to run after a running train because I had to argue with the Assistant Station Master at Mathura in trying to get lights in the compartment.

Sir, before I conclude, let me bring some of the burning problems of Kerala in the matter of railways. I am glad that the Railways have decided at last about the conversion of Ernakulam-Trivandrum

line from metre-gauge to broad-gauge, which is very necessary, for three-fourths of the population of Kerala remains in the northern side of Kerala and they have to travel and be in the train at least for about 18 years to reach the capital; and very often, connecting trains are missed.

The other thing is that the doubling of Ernakulam-Shornur line and Shoranur-Olavakot lines have also been decided upon. But the question is when the Railways would actually take up this important project. To avoid overcrowding of Malabar passenger trains, I once again would request the Railway Minister to issue urgent orders to dieselise at least 1 and 2 Mangalore Mail and West Coast Express from the starting point- of Mangalore or at least from Cannanore. Here als i we find that most of our trains are overcrowded and the passengers sometimes travel on footboards. But by die-selisation, more bogies could be added. I understand that coal is being transported to distance places like Mangalore, Cannanore, etc. By dieselisation, they can avoid paying this overfreight also. The Railways can economise by avoiding the payment of high coal freight to distant places of South, providing more bogies for heavy passenger traffic in those parts and slow speeding up slow moving trains.

Sir, the Railways can avoid the criticism for not providing any new line for Kerala in the last fifteen or twenty years by opening a new line from Ernakulam to Kayamkulam *via* the coast of Alleppey district. Both the freight and passenger potential is very good in this proposal. The distance is only very short. I think the survey has already been done and the Railway Board is considering the survey report. I request the Railway Minister to look into this matter. I would suggest that the Government should allow the Railway Board to float a loan so that all such development plans, such as introduction of new lines, conversion of metre-gauge into broad-gauge, construction of bridges and over-bridges, improvement of stations and such other facilities to the travelling public, could be launched and executed.

In this connection I may also say that the dividend which the Central Government is taking from the Railways is 6% while the borrowing rate of the Government in 1969-70 was only 4.52%. If the Central Government takes only 4.52%, then there is no need for increasing or enhancing passenger fares or goods freight charges,

[Shri B. V. Abdulla Koya]

Then, Sir, long-distances passengers like those of Kerala should have the best compartments. But we find that the long-distance travellers from Kerala have been provided with the worst and rotten compartments. To examine this I, for the last several years, have been inviting the Railway Minister to pay a visit to the Malabar area but so far I have not been successful. Mr. Poonacha, when he was the Railway Minister, promised to go there, but he did not go. Then, afterwards, even our own Kerala Minister, Mr. Pan-amapalli Govinda Menon, when he was the Railway Minister, did not go and pay a visit to the Malabar area. Now I request Mr. Hanumanthaiya or his deputy, Mr. Shafi Qureshi to go over there and see some of these lines. When we mention it either in this House or in the Consultative Committee, nobody cares because the Railway Board is there to pass judgement on our representation.

Sir, I have done. Thank you.

श्री शीलभद्र याजी : माननीय वाइम-चेयरमैन महोदय, यद्यपि यह घाटे का रेलवे बजट है और माल होने में और मुसाफिरों के किराये में कर की वृद्धि की गई है, तो भी मैं इसका स्वागत करता हूँ, इसलिए स्वागत करता हूँ कि जब-जब कर्वुद्धि होती है—चाहे साधारण बजट में हो या रेलवे बजट में हो—तो मेरा विचार यह बराबर रहा है कि हम दूसरे देश से कर्ज न लें, बल्कि बैंक से भी न लें और अपने जो रिमोसेज हैं, हमारे देश के जो रिमोसेज हैं, उससे रुपये इकट्ठा कर के हम अपने देश की तरक्की करें और रेलवे की भी तरक्की करें। अभी कनिपय सदस्यों ने यह आवाज उठाई है कि यद्यपि रेलवे इस देश की सबसे बड़ी इंडस्ट्री है और इसमें सबसे बड़ी भारी पूंजी मारी लगी हुई है, लेकिन हमारी सरकार का जो अकीदा है, जो मिशन है समाजवाद का, उस समाजवाद की वृ और गन्ध कुछ भी रेलवे में नजर नहीं आती है। यह खेद की बात है और ऐसा हो रहा है। इसलिए मैं रेलवे मंत्रालय से, रेलवे बोर्ड से कहूंगा कि जहां हमारे सबसे ज्यादा केन्द्रीय कर्मचारी हैं—जहां 28 लाख या 27 लाख हैं, उसमें वहां रेलवे के कम से कम 15 लाख हैं, जब 14 या 15 या 16 लाख के करीब रेलवे के कर्मचारी हैं—तो देखें कि उन रेलवे कर्मचारियों की हालत क्या है। और एक दूसरे से किस तरह से सम्बन्ध हैं, इस पर विशेष रोजनी डालने की आवश्यकता नहीं है।

हम अपने रेलवे मंत्रालय से, रेलवे बोर्ड से कहेंगे कि हम चाहते हैं टाटा जी और बिड़ला जी को सबक दें, जो ये प्राइवेट इंडस्ट्रीज को चलाने वाले हैं। यह मैं इसलिए कह रहा हूँ, क्योंकि रेलवे मंत्रालय में बड़े अनुभववी लोग हैं। रेलवे मंत्री हनुमन्तैया जी एडमिनिस्ट्रेटिव रिफार्म्स कमिशन के चेयरमैन रहे हैं, कुरेशी साहब भी बहुत दिनों से मन्त्रिमण्डल में हैं और चेयरमैन रेलवे बोर्ड श्री बी० सी० गंगुली जी बड़े भारी इंजीनियर और रेलवे के तजुबेकार अधिकारी समझे जाने हैं, तीन-तीन महीने में रेलवे में पुल बना देंगे थे, लेकिन फिर भी मैं समझता हूँ इन सब लोगों के आने पर जो तरक्की होनी चाहिए, जिस तरह से रेलवे में सुधार होना चाहिए, वह नहीं हो रहा है। मैं समझता हूँ भविष्य में इस पर जरूर ध्यान दिया जाएगा, कम से कम जो हमारे रेलवे वर्कर्स हैं, उनकी ओर ध्यान दिया जाएगा। अभी भद्रम जी ने रेलवे यूनियन्स का हवाला दिया, जो अभी दो यूनियन्स हैं आल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन और नेशनल फेडरेशन आफ रेलवेज। हम भी रेलवे यूनियन का प्रतिनिधित्व करते हैं, हम बराबर कहते हैं स्ट्राइक एवाइड कराने के लिए, लेकिन भद्रम जी की पार्टी के लोग और दूसरे अपनी अपनी माख जमाने के लिए एक न एक स्ट्राइक करा देते हैं, कहीं वहां करा दिया, कहीं बरौनी में करा दिया और दुनिया में नारा लगाते हैं कि वर्कर्स आफ दि बल्ले यूनाइटेड और यहां बरौनी में वर्कर्स की यूनियन बनाने में सारी शक्ति लगा रहे हैं। तो मेरी अपील है कि दोनों यूनियनों को एक जरूरी करना है, इसलिए सब जगह नयी-नयी यूनियन बनाने का प्रयास नहीं होना चाहिए।

अभी मैंने सुना कि मीटर गेज से ब्राड गेज कर दो, यहां यहां रेलवे स्टेशन बना दो। लेकिन, वाइम चेयरमैन महोदय, मैं सिर्फ एक ही बात रेलवे मंत्रालय को कहना चाहूंगा कि अभी बाकी सभी चीजों को छोड़ दें, सारे हिन्दुस्तान में कहीं न ब्राड गेज बनाने की जरूरत है। लेकिन जहां देश की हिफाजत का मलाह है, जहां पर रेलवे लाइन है ही नहीं, जहां हमारे सिपाही जाएंगे, सोलजर्स जाएंगे—क्योंकि चीन से लड़ना है, पाकिस्तान से लड़ना है और कोई विदेशी आएं उससे लड़ना है—वहां रेलवे की व्यवस्था करें, लेकिन उन सब इलाकों के लोग सिर्फ सिनेमा में रेलवे देखते हैं,

क्योंकि वहाँ रेलवे है ही नहीं चूँकि उनकी कोई आवाज नहीं है, एक एम० पी० हैं, उनकी आवाज नक्काशखाने में तूती की आवाज है। बारह साल से मैं चिल्ला रहा हूँ लेकिन रेलवे मंत्रालय के कानों में जू नहीं रेंगती है। कहते हैं हमारे पास पैसा ही नहीं है। लेकिन सेक्योरिटी के नाम पर, देश की सुरक्षा के नाम पर हम जब हम रक्षा मंत्रालय को बहुत सा खपया देते हैं तो उनके साथ बैठें और इस बारे में मशविरा करें, कैबिनेट में कहें कि 200 करोड़ रु० या 100 करोड़ रुपया या 50 करोड़ रु० दिया जाए। इस वान को मैं बराबर दोहराता हूँ कि मणिपुर के लोगों की यह मांग रही है कि उनका उपेक्षित एरिया है और वहाँ पर तरह तरह के होस्टाइल एलीमेंट्स हैं, हम अपनी सेना को वहाँ कैसे ले जाएंगे, कैसे अपने देश की सुरक्षा करेंगे। डेवलपमेंट की बात छोड़ दीजिए, वहाँ कोई इन्डस्ट्री तक नहीं है। इन्डस्ट्री नहीं होमी, रेलवे लाइन नहीं जाएगी तो क्या होगा? वह चीन की तरफ जायेंगे, होस्टाइल बनेंगे। आप क्यों उनको किनी और की गोद में फेंकते हैं। इसलिए सबसे पहले हमको रक्षा मंत्रालय के साथ बैठ कर सलाह मशविरा करना चाहिए, हम नहीं कहते हैं कि वर्ल्ड बैंक में जाइए, हमने कहा कि सब जितने मीटर गेज से ब्राड गेज गरनी हैं लाइनें उनको अभी आप छोड़िए, हाँ, सुरक्षा की दृष्टि से घसस में मीटर गेज को ब्राड गेज करना है तो आप तिनसुखिया तक करें। लेकिन सबसे पहले मिलचर से जोरबाम तक करें। मैं समझता हूँ, उसमें 1 करोड़ या डेढ़ करोड़ रुपया लगेगा और उसमें लगाकर मणिपुर को टच करें। इधर कभी जब उपद्रव होता है, दीमाजपुर में माल का आना जाना बंद हो जाता है। तो कम खपया हो तो जोरबाम तक रेलवे ले जाएं, फिर अगरतला क्योंकि आप देखते हैं सारी तरफ से प्लेन्स बंद हो जाती हैं, ट्रेड बन्द हो जाता है। अगरतला बिपुरा तक की रेलवे लाइन का सखे हो गया है लेकिन कहते हैं कि पैसा नहीं है, धर्मनगर तक लाइन ले गए फिर कहते हैं पैसा नहीं है। करीम-गंज तक रेलवे लाइन है, धर्मनगर तक कुछ मील और गई है। अगरतला तक रेलवे लाइन ले जाएं। मिलचर से ऐज़ल होकर चूरा चांदपुर, मोहरांग होते हुए इम्फाल की रेलवे लाइन जानी चाहिए। जैसा मैंने कहा धर्मनगर से अगरतला तक

लाइन ले जाएं। फिर मुरक्षा के खयाल में मैं कहता हूँ कि पटानकोट से लेकर जम्मू होते हुए श्रीनगर तक लाइन ले जाएं। पहले, पुराने जमाने में, जम्मू तक रेलवे लाइन थी और मुल्क आज़ाद हो जाने के बाद अभी तक हम जम्मू और श्रीनगर की रेलवे लाइन नहीं ले जा सके और बड़ी-बड़ी बातें करने हैं। कुरेशी जी हमें रूढ़े हैं, यह तो बोलेंगे नहीं क्योंकि वहाँ से आते हैं, लेकिन हम लोग कई वर्षों से मुरक्षा के नाम पर कह रहे हैं। चाहे केरल में हों, चाहे बिहार में हों और कहीं हों, सब जगह अभी निर्माण का काम बन्द कर दो लेकिन जहाँ मुरक्षा के खयाल से हमारी सेना की जाना पड़ता है, वहाँ हमारे मिपाइयों के आने जाने के लिए रेलवे लाइन नहीं हो, वहाँ रेलवे लाइन का होना बहुत जरूरी है। इसलिए ग्रामाम हो, नंफा हो, नागालैण्ड हो, मणिपुर हो, बिपुरा हो, जम्मू और काश्मीर हो, वहाँ रेलवे लाइनों का जान दिखाना चाहिए, जिससे ग्रामामी से हमारी सेना या जा सके और दुश्मनों का मुकाबला कर सके। यह चीज करने अहम है और मैं खपया देने के बारे में तरीका बतलाना हूँ। यह जो डिफेंस मिनिस्ट्री है आप उससे कहें कि इस काम के लिए खपया दिया जाय। हम डिफेंस मिनिस्ट्री से और कामों के लिए बहुत खपया लेते हैं।

श्री राजनारायण (उत्तर प्रदेश) : वहाँ पर श्री ललित नारायण मिश्र हैं, उनसे क्यों न बात की जाय।

श्री शीलभद्र यादव : उनसे भी लेंगे और आपका जो पेट भरा है, उसमें से भी लेंगे और यह चीज करना आवश्यक है।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे में जो मूनीबनजदा लोग हैं, वेन्डर्स हैं, कुली हैं, जिनकी संख्या 311 लाख के करीब है, उनकी देख रेख करने वाला कीर्द नहीं है। रेलवे अधिकारी कहते हैं कि पोर्टर्स तथा वैडर्स की जिम्मेदारी हमारी नहीं है। तो मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि इस कैटेगरी के करीब 311 लाख लोग काम करने हैं, वे भी इन्मान हैं और अगर उनकी तकलीफ का हम ध्यान नहीं रखेंगे तो कीमत रखेंगे। श्री आनन्दन् रेलवे के एक बड़े लीडर हैं; उन्होंने एक अच्छी रिपोर्ट तैयार की है, लेकिन उस रिपोर्ट को रेलवे मंत्रालय और रेलवे स्टेप् मानने के लिए तैयार नहीं है। इसलिए

[श्री श्रीलभद्र याजी]

रेलवे में जो मुसीबतजदा लोग हैं, उनकी भागे बढ़ाने के लिए उनकी दशा ठीक करने के लिए हम सब लोगों को कोशिश करनी चाहिये।

इसके साथ ही साथ जो मैंने सर्वप्रथम में कहा था कि रेलवे में हमें नमूना पेश करना चाहिये; क्योंकि यह सरकार की सब से बड़ी इंडस्ट्री है। जो प्राइवेट सेक्टर के लोग हैं, उनके सामने हमें एक नमूना रखना है, ताकि वे भी उसी तरह से अपने यहां कार्य करें।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि जो रेलवे कर्मचारियों की मांगें हैं, वे वाजिब मांगें हैं। हमारे जो मंत्री हैं और जो रेलवे बोर्ड के अधिकारी हैं, वे उनके सम्बन्ध में कहते हैं कि यह जो एम० पी०० है, वे रेलवे कर्मचारियों के बारे में लिखते रहते हैं और उन्हें इस तरह के पत्र नहीं लिखने चाहिये। तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि हम तो जनता के नुमाइन्दे हैं और अगर हम उनकी तकलीफों को नहीं लिखेंगे तो फिर कौन लिखेगा? आज हमारी बढौलत यहां पर सरकार बनी है और अगर आज हम बिगड़ जायेंगे तो यह रेलवे बोर्ड नहीं रह सकता है। अगर हमारी बात नहीं सुनी जायेगी तो फिर किसकी मुनी जा सकती है। एम० पी०० अपनी जनता की और वहां के इलाके के लोगों की मांगें रखते हैं और उनकी बात को सुना जाना चाहिये। हम आज समाजवाद की बात करते हैं और हमने इस देश में समाजवाद की स्थापना का वचन दिया है। अगर हम इस तरह की बात करेंगे तो किस तरह से समाजवाद की स्थापना हो सकती है। अगर हम ही इंडस्ट्री में नमूना पेश नहीं करेंगे तो दूसरी इंडस्ट्री में किस तरह से वर्कर्स के साथ भलाई की मांग कर सकते हैं।

घाबिरी बात मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि तीसरा पे कमिशन बनाया गया है और उसमें रेलवे के कर्मचारी जायेंगे। लेकिन मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे विभाग में कई तरह की कैंटिगरीज है और उनका जो मामला होता है, वह दूसरे सरकारी कर्मचारियों के साथ जोड़ दिया जाता है। इसलिए मेरा निवेदन यह है कि उनके सम्बन्ध में एक फ्लग से रिपोर्ट होनी चाहिये। यह ठीक है कि तीसरा पे कमिशन बैठा है, लेकिन उनके बारे में एक फ्लग से रिपोर्ट

होनी चाहिये। जो नीड बेस्ड सैलरी है, वह कम से कम 200 रुपया होना चाहिये। रेलवे में जो कर्मचारी काम करते हैं, उन्हें 55 वर्ष की उम्र में रिटायर्ड कर दिया जाता है। अधिकारियों की और दूसरे लोगों की खुशामद करके उसको 58 वर्ष तक काम करने दिया जाता है। तो मेरा सुझाव यह है कि कम से कम 60 वर्ष की उम्र तक हर एक कर्मचारी को काम करने की छुट दी जानी चाहिये, चाहे वह रेलवे बोर्ड का सदस्य हो या फिर रेलवे का कोई भी कर्मचारी हो।

हम लोग किसी से भीख नहीं मांगते हैं। कम, अमेरिका और कनैडा किसी से भी भीख मांगना अच्छा नहीं लगता है। हमारे पास रिसोर्स हैं और हम ला सकते हैं। हमारे देश में जो कंपट-लिस्ट हैं, पूँजीपती हैं उनसे हमें रुपया लेना चाहिये, क्योंकि हमने इस देश में समाजवाद की स्थापना का वचन दे रखा है। अगर हम ठीक तरह से कार्य करेंगे, तो फिर हमें पैसों के लिए कहीं जाने की जरूरत नहीं।

इन शब्दों के साथ मैं इस बजट का स्वागत करता हूँ।

इसमें समाजवाद नहीं होगा, सुधार नहीं होगा और अगर सुधार नहीं होगा, वाइस चेयरमैन साहब, तो खैरियत नहीं है। इसलिए, इस बजट का स्वागत करने हुए, इनको हम कहते हैं कि 300-300 करोड़ रुपया लेकर जो नेगोशिएट एरिया है, जहां के लोगों ने रेलवे नहीं देखा है, वहां रेलवे का निर्माण करें सुरक्षा के लिए, डेवलपमेंट के लिए। जब हिन्द।

SHRI A. D. MANI (Madhya Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, the Railway Minister has again appeared before this House presenting a very woeful story about the losses that the Railways are likely to incur and have incurred in the last year and according to him the shortfall is estimated to be about Rs. 33.12 crores for the coming year and he proposes to raise the passenger fares as well as freight rates.

Now, in regard to passenger fares I feel that there is no justification whatever for raising the third class passenger fare even by one rupee because it is the third class passenger who is already contributing a substantial revenue to the Railways. Already the present fares are a very heavy burden on the people and they have led to an increase in the cost of living. I do not feel that the Railway Minister is justified in coming forward

with the proposal that the third class fare should be raised. He is not likely to get much by raising the fares of first class or air-conditioned class because these passengers do not contribute as much to the Railway revenues as the third class passengers. Sir, I should like to mention that the hon. Mr. Joshi, who was a Member of the Central Legislative Assembly about 25 years ago discovered—it was almost a discovery when he said—that it was the third class passengers who were maintaining the Railways. Therefore there is no justification, I repeat, for any rise in the third class fares.

The hon. Minister has mentioned the many difficulties that he is facing particularly in regard to staff and in regard to the social burdens that the Railways have to shoulder. In regard to the social burdens I realise that the Railways are incurring substantial losses on account of the fact that there is considerable theft, of wires and other important fittings on the Railways in certain regions. Now the State Governments concerned are responsible for the safety of the property of citizens as well as of the Government in those regions. Whenever there is a rise in passenger fare the State Governments want a share of the passenger fares. If they want a share of the passenger fares—I am trying to put a new theory across in this discussion—I would like to say that if the Railways incur substantial losses on account of thefts in a region, the States concerned should agree to reimburse the Railways to the extent of the loss in view of the fact that they are not able to maintain law and order. That is the principle behind the collective fine idea. Why should the Indian people suffer on account of the inefficiency of the State Administrations which are not able to maintain law and order? The Railway Protection Force at the best of times can only be a weak force; they cannot have the full strength of a State police force. I feel that the Railway Minister should explore the possibilities of the State Governments agreeing to shoulder a part of this burden. Secondly, about these social burdens I would also like to say that the suburban traffic is heavily subsidised. It is very well known that the Railways incur substantial losses on suburban traffic. For whom, Sir, is the suburban traffic maintained? It is maintained for the people in the State concerned. In a city like Bombay the Office Administration will become impossible if the suburban Railways do not run. The State Government is running a large number of buses in the city of Bombay but

Bombay. Now, why can't we ask the State Government to shoulder a part of the burden which the Railways are incurring for subsidising the suburban railway fares there?

Why should taxpayers in Nagpur, Hyderabad, Bhopal and other places agree to subsidise the fare of somebody who goes about in Bombay? Even the State of Maharashtra should agree to accept a part of the burden. This is also an idea which is worth examining at the State Chief Minister's Conference because in the coming years the deficits will mount. I already mentioned.....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): Are you prepared to share the profit also?

SHRI A. D. MANI : Let them have the profit. Let it be spent in Bombay, have no objection. We should like to have our suburban railway in Delhi. We do not have it. You know how difficult it is for one to get about in the city. The States are asking many powers from the Centre. They want the Constitution to be amended. The State also should agree to subsidise suburban traffic.

The third point I would like to make is this that we have been talking about worker's participation in the management of industrial concerns. Last year also I raised this point and I repeat it here that there must be a representative of workers on the Railway Board. I do not want the worker to be a nominee of the trade union. He should be elected by the workers. I do not want him to be chosen by anybody. There may be a number of unions. The worker should be elected. He must be a competent person and as long as he sits on the Railway Board he acts not as the delegate of those who elected him but as a citizen of India who tries to hold the scales even between the railway administration and the labour force. I feel that the Government's professions of getting workers involved in management in regard to other undertaking will appear hollow and a shame to people if they do not take a representative of the workers on the Railway Board.

Sir, I would like to mention that the various railway administration are seething with discontent over a number of matters. A number of people come to me and say that they are shabbily treated in regard to promotion. They have not been transferred. The railway administration is far more bureaucratic than the British Government was in regard to the administration of the civil districts of India. Very few persons can get across to the Railway Board. They

[Shri A. D. Mani] resent very naturally any Member of Parliament coming and talking to them, and I believe that a circular was issued that if any Member of Parliament wants to take up the case of a railwayman, he should write to the Minister concerned and not to the officer concerned. I accept the position that we should not interfere in railway administration, but this shows that there is a lot of discontent in railway matters, and the Railway administration can try to sort out things by having a proper representative of the workers elected by the workers to sit on the Railway Board.

Another point I would like to mention is in regard to another matter concerning workers' participation. I would like to see a Workers Council being appointed for every zonal administration. There are a number of points to examine and so many persons have got complaints to make against the officer class and against the administration. Many of the complaints are ill-founded and exaggerated. Some of the complaints are without any substance, but at the Workers Council level, which should be officially recognised, we can take up all these complaints and try to see whether there is any justification for the complaint made by a subordinate against an officer. I want the railways to have a contented labour force. There are 38,000 clerks working on the railways and probably a huge labour force of lakhs of persons as has been mentioned by the Railway Minister as working on the railways. We do not want the railways to suffer in efficiency on account of discontent, and I would therefore suggest that Government themselves should take steps to see that a Workers Council is established for every zonal administration, and we can have meaningful talks with workers in regard to improvement of matters concerning the efficiency of administration. The Indian Railways have put out a handbook in which they show that the operating efficiency has gone up in 1969-70. These figures do not deceive anybody. We know that there is a lot of inefficiency in railways, and I would like to ask the Minister whether he has tried to introduce the incentive system in the railways which has been accepted by many private commercial firms, namely, any person who makes a good suggestion is given a reward.

Have the Railways tried this system in their administration? I do not think there has been one reward case where a person has been given a financial reward and a certificate for suggesting something which will improve the efficiency of the Railways.

Sir, workers' participation also is necessary in regard to the fixing of the time-schedule for running of the trains. There is no point in an officer sitting at the table and discussing with his fellow officers how the timings should be fixed. The workers should be concerned with it. I would like them also to be involved in the management of the Railways and to take part in these discussions. Sir, my hon. friend mentions that apart from workers' participation, many decisions are taken or supposed to be taken by the Railways. The Railways are answerable to Parliament. But the Railways are still a closed book to Members of Parliament. Whenever the Railway Budget speech is presented, Members of Parliament go to the Library or go to some experts outside Parliament also asking for tips to speak on the Railway Budget because it is such a big ocean that they do not know all the facts. We do not know whether a decision that has been taken has been implemented. The Government may make a statement that they have already taken a decision. I feel that there should be an implementation machinery to watch whether the Railway Board carries out all the decisions taken by Parliament, and it should consist of Members of Parliament of both the Houses and a representative of labour—one representative of labour not representing a number of institutions—and the Minister concerned, and such a body will be a sort of watch dog for the Railway Board.

Sir, I would like to draw your attention to the fact that during the British days, before the 1935 Act, they wanted to create a statutory Railways Authority, they wanted to take the Railways out of the control of Parliament, i. e. of the old Central Legislative Assembly. The Railway Board came into existence. But the Railway Board, I am very sorry to say, is a successor to the Railway Authority of the British conception. The Railway Board is something which is impenetrable, which we are unable to understand, and there should be some kind of public check on its activities, and the public should see that the decisions of Parliament and the Minister are carried out.

Sir, I would like to mention also about this question about unremunerative lines. The hon. Minister in his Speech has said that about eight crores are being lost on unremunerative lines. This is a matter which generates political pressure in various States. If an unremunerative line is going to be closed down, MLAs and MPs come and meet the Minister and say that this line should not be closed down.

There is certainly a point about it because railway employees and labour are involved, and we do not want the curtailment of the opportunity of employment to labour. We understand that point. But we cannot maintain these, unremunerative lines and tax the third class passengers by raising the third class fares. Why should we put more burden on person are unable to bear it, namely, the third class passengers? And I feel that if these lines are unremunerative, they should be closed down, and we should develop intensive road traffic. I would like the Rail-roads to get into competition with the bus services. Why should we not do it? We are doing it in the public sector. In the Indian Airlines Corporation, they are running hotels. The Oberoi Inter-Continental is a Pan-American sponsored hotel, run in collaboration with Mr. Oberoi and his associates. Then, why can't the Railways themselves enter the road transport traffic and try to develop routes which have not been so far fully and properly exploited commercially?

SHRI BIPIN PAL DAS (Assam) : They cannot manage the railway itself.

SHRI B. V. ABDULLA KOYA : It will be another mess.

SHRI A. D. MANI : They are managing the air-conditioned compartments very well. I can say as one who has been abroad many times that they stand comparison with some of the best air-conditioned trains of Europe. But in regard to third class traffic, the hon. Minister knows how third class traffic has been handled in this country.

SHRI BALACHANDRA MENON (Kerala) : These are unremunerative only because of the wrong timings.

SHRI A. D. MANI : For instance, the North-Eastern Railway is a heavily losing railway. A good part of it is of strategic importance to the Defence Ministry. A point used to be raised in the Railway Committee speeches of the old Central Legislative Assembly. If there is to be proper accounting, why can't you ask the Defence Ministry to contribute to the North-Eastern Railway?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN) : Please conclude.

SHRI A. D. MANI : One final point, Sir, about the dividend on the capital invested in the Railways. Sir, not only Indian railways in this country but many other railways in the world are losing propositions. We do not make a commercial

RSS/71—8

profit and distribute it to the shareholders. It used to be done in the United States in the days of Vanderbilt. But now some of the railways in the United States have closed down. The railways are a very costly proposition. We have to accept that it must serve the needs of the community and fulfil certain broad purposes. If that is so, why should this appear like a money lender and try to take six per cent from the Railways which are losing? Sir, when we go and tell the United States or Great Britain that we want loans at four per cent, should we lend money to our own Railways at six per cent? There is no justification whatever for this. It is another form of taxation. The dividend should be nominal; it should be three per cent. If that is done, the burden will be taken away from the shoulders of the common man and the Railway Minister need not come forward every year with a proposal to raise passenger fares or freight rates.

Sir, I feel that these are matters that require to be taken into consideration by the Railway Minister. I hope next year at least he will not come forward with proposals to raise passenger fares because the time is coming when it will be impossible for the common man to travel in this country.

श्री प्रेम मनोहर (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं अपने रेलवे मंत्रालय का ध्यान, रेलवे मंत्री जी का ध्यान केवल दो तीन प्वाइंट्स पर खींचूंगा।

सबसे पहली बात तो जो रेलवे के कोल डिस्पैचिंग की प्रायोरिटी बनी हुई है, उसके बारे में बताना चाहूंगा कि उसमें कितनी असंगति है। बड़े आदमियों की, जिनकी बड़ी इंडस्ट्री है, जिनकी बड़ी रिक्वायरमेंट हैं उन सबकी रिक्वायरमेंट पूरी की जाती है और जो छोटे आदमी हैं, जिनकी रिक्वायरमेंट कम है, उनको बिल्कुल नहीं दिया जाता है। मैं इसका उदाहरण दूंगा कि जैसे केमिकल्स बनावे के लिये अगर सोडियम बाइकार्बोनेट की अगर कोई बड़ी इंडस्ट्री है, अगर कोई बड़ी हेवी केमिकल इंडस्ट्री उसको बना रही है, तो उसको इसका डिस्पैच हेवी केमिकल इंडस्ट्री के आधार पर होता है लेकिन अगर वही केमिकल कोई छोटी इंडस्ट्री बाने बनाते हैं, तो उसकी प्रायोरिटी एल० सी० एम० लाइट केमिकल मैनुफैक्चरर के आधार पर होती है, जो केमिकल की बड़ी इंडस्ट्री है उनके

[श्री प्रेम मनोहर]

मुकाबिले में जो लाइट केमिकल इंडस्ट्री है उनकी प्रायरिटी नम्बर 5 पर है, तो जो फस्ट प्रायरिटी वाले हैं, उनको पूरा कोयला मिलता है और जो फिफ्थ प्रायरिटी पर हैं, उन्हें 10 परसेंट कोयला भी नहीं मिलता। इस बात की हमें जानकारी है, अभी हम कानपुर गये थे तो मालूम हुआ कि वही केमिकल बनाने वाले लोगों का जिनका 10-12 गाड़ी का कोटा है, उनको एक गाड़ी भी नहीं आई, लेकिन जो हेवी केमिकल इंडस्ट्री वाले हैं, उनको 110 परसेंट गाड़ी कोयले की आई और उसका नतीजा यह हुआ कि उन लोगों ने कोयला 150 रुपये टन में कानपुर में बेचा और जो छोटी इंडस्ट्रीज हैं, उनमें से 75 परसेंट बन्द हो गई और 25 परसेंट इंडस्ट्री ने उन बड़े लोगों से कोयला खरीद कर अपने कारखाने चलाये। तो इस प्रकार की असमानता हर इंडस्ट्री में चल रही है कि बड़े आदमियों को ज्यादा मिलता है और छोटे आदमियों को बिल्कुल ही नहीं मिलता है। मैं अपनी सरकार की और रेलवे बोर्ड की यह बात मान सकता हूँ कि बैग्स की कमी है, लेकिन अगर बैग्स की कमी है तो सब लोगों के लिये उतनी ही बैग्स की कमी होनी चाहिये, बड़ों को भी उतना ही मिले जितना कि छोटों को मिलता है, बड़ों को भी मदद करें तो छोटों की भी मदद करें, अगर आपके पास 10 परसेंट है, तो उसी हिसाब से बड़ी इंडस्ट्री वालों को भी 10 परसेंट दीजिये और छोटी इंडस्ट्री वालों को भी 10 परसेंट दीजिये, अगर बड़ों के लिये 20 परसेंट है तो छोटों को भी 20 परसेंट दीजिये, यानी इस तरह की व्यवस्था होनी चाहिए कि सब लोग एक साथ जियें, एक साथ मरें। अगर एक बोरी आपके पास है तो समान रूप से सबको दीजिए। यह नहीं होना चाहिए कि छोटे आदमी को कम मिले; क्योंकि ऐसा तो नहीं है कि छोटे आदमी को कम भूख लगती है और बड़े आदमी को ज्यादा भूख लगती है। तो जो छोटा आदमी है जिसकी कोई 'से' नहीं है जो आपको रिप्रेजेंटेशन नहीं भेज सकता है, जो आपके लोगों को रुपया नहीं खिला सकता, उसको आप बिल्कुल साफ कर दीजिए। मैं चाहता हूँ कि जो सरकार समाजवाद के नाम पर बड़े-बड़े नारे देकर आई है, वह इसकी ओर देखे कि क्या आपका रेलवे

बोर्ड असमानता नहीं बरत रहा है। वहां के लोक डाइरेक्टोरेट इस काम को करने में असमर्थ है। वह कहता है कि प्रायरिटीज रेलवे बोर्ड ने फिक्स की हुई हैं, हम उसको चेंज नहीं कर सकते हैं, जो हाई में हैं, वह हाई में है, जो छोटे में हैं, वह छोटे रहेंगे, हम तो अपना ब्रैलाटमेंट भेज देते हैं, प्रायरिटी फिक्स करता है रेलवे बोर्ड। तो मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस तरफ आकषित करता चाहूंगा कि इस बात को देखे कि सब लोगों को आप एक सा ट्रीट करें, चाहे छोटा हो चाहे बड़ा हो। आपके पास कम माल है, यह हो सकता है, इसमें हमारा डिस्क्रिट नहीं है। तो उस कम चीज को जिसकी जैसी रिक्वायरमेंट है, उस हिसाब से दीजिए। अगर एक साथ भूखें रहेंगे तो किसी के मन में दूसरे के प्रति बैमनस का भाव नहीं होगा वरना वह बैमनस अनायास आ जाता है। इसी संदर्भ में मैं कहना चाहूंगा कि आज कोयले की स्थिति पिछले छः महीनों से सारे उत्तरी भारत में इस प्रकार से चल रही है कि कोयला छेड़ सो रुपया टन मिल रहा है कानपुर में। बैग्स मिलते नहीं हैं और खाते नहीं हैं और उनके ऊपर क्या है कि जो बैग्स डिसपैच होते हैं, उनकी डेलीवरी भी लोगों को नहीं मिलती है। आपका रेलवे स्टाफ बिल्कुल स्पष्ट कह सकता है कि उन बैग्स की डिसटिनेशन स्लिप को फाड़ कर रख दिया है, उनको डिस्कनेक्ट कर दिया है, पता नहीं चलता किसकी गाड़ी है किसकी नहीं। और 500 रु० पर बैग ले लेते हैं कानपुर में। बैग दूसरी गाड़ी को कनेक्ट कर देते हैं और 500 रु० ले लेते हैं। हर एक आदमी पांच-पांच सौ में, छः-छः सौ में जैसी कैपेसिटी है ले लेता है। आज तक बीस साल में ऐसा कभी नहीं हुआ। पहले तो गाड़ी डिस्पैच नहीं होती और डिस्पैच होती है तो भी उनको मिलती नहीं और हर बैगन में 500 रु० ले लेते हैं। अब पता नहीं कहां तक सत्य है, मंत्री महोदय पता लगाएं कौन जिम्मेदार है यह रुपया कौन लोग खा रहे हैं, लेकिन कानपुर में यह रूमर है कि यह रुपया टापू टू बाटम सब लोगों का बंधा हुआ है, सब लोग इसमें शामिल हैं जो रुपया खाते हैं, बैगन को ठुड़वाते हैं। तो इस तरह का एक्सप्लायेशन हो रहा है। मेरे पास प्रत्यक्ष प्रमाण है बिल्कुल कॉफीट एक्जाम्पल्स हैं कि किस तरह से अष्टाचार कानपुर में पनप रहा है। अगर कानपुर में पनप रहा है

तो उत्तर प्रदेश के सभी स्टेशनों में पनप रहा होगा।

मैं मंत्री जी का ध्यान इस तरफ भी आकर्षित करूंगा कि आपका जो रेलवे मूवमेंट है, आप मानें या न मानें, इस रेलवे मूवमेंट से आप सारे देश में काइसिम खड़ा कर देंगे। किसी माल को डिस्पैच करिए, कहीं से कोई रेलवे रिमोट नहीं मिलती। पिछले दिनों क्वेश्चन आकर मैं मंत्री महोदय ने कहा बंगाल में यह दिक्कत हमको आ रही है लेकिन मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करता चाहूंगा कि यह दिक्कत बंगाल की ही नहीं है, यह नागपुर में भी है। अगर नागपुर से बम्बई के लिए माल भेजिए तो माल जाता नहीं है। नागपुर सेन्ट्रल जोन है, लेकिन वहां से भी एक-एक, दो-दो महीने तक डिस्पैच नहीं होता है और वहां आज भी बम्बई में 150 कोटन कोयले का दाम है, जबकि वह स्टीम कोल है, मध्य प्रदेश डिस्पैच होता है। इसी प्रकार गुजरात से जो मिनरल आता है, बोक्साइट आता है भाटिया स्टेशन के लिए क्योंकि वहां एल्यूमिनियम का सामान बनता है, उसके बारे में मैं स्वयं मिला था रेलवे बोर्ड में, तो बताया गया कि हमारे पास बैगन्स है, लेबर नहीं है। यानी कहीं बैगन्स है तो लेबर नहीं है, लेबर है तो बैगन्स नहीं है। मेरा कहना यह है कि आपका सारा का सारा स्ट्रक्चर डिस्पैच का और बैगन्स का इतना खराब है कि जब तक आप इक्यूलिजन टास्क समझ कर इसके लिए उपाय नहीं करते तब तक स्थिति ठीक नहीं हो पाएगी और वर्तमान स्थिति ऐसी है जो देश के सामने एक काइसिम लाकर खड़ा कर देगी। उसके कारण आज भी जितनी इंडस्ट्रीज हैं वे एक तरह से ठप हैं। बंगाल से कोयला चलता है टुक के छन्दर और वह दिल्ली आता है, इसलिए इतने दाम बढ़ गए हैं। कोयले की इतनी रिक्वायरमेंट है, ज़रूरत है कि बिना कोयले के काम चल ही नहीं सकता। इसी तरह से हर मेटल की बात है। अगर यह स्थिति चलती रही तो निश्चित रूप से एक काइसिम आप खड़ा कर देंगे। तीसरी बात मैं कानपुर शहर के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। यहां पर हजारों की संख्या में रोजाना यात्री इधर से उधर जाते हैं लेकिन वहां पर

गाड़ियों में बैठने की जो व्यवस्था है वह बहुत ही कम है। कानपुर से दिल्ली आने वाले यात्रियों को कई प्रकार का कष्ट सहना पड़ता है। वहां पर फस्ट क्लास के जो यात्री हैं, उन्हें तो दिल्ली आने के लिए कई दिनों तक इंतजार करना पड़ता है और एक बहुत बड़ी वेटिंग लिस्ट फिर भी बाकी पड़ी रह जाती है। हम लोगों के लिए जिनका कि कोटा फिक्स होता है, उनका नम्बर भी दो या तीन दिन के बाद आता है। जब इस तरह की स्थिति फस्ट क्लास की है, तो तीसरे दर्जे की स्थिति तो इससे भी खराब है।

अभी दो साल पहले कानपुर से एक थर्ड क्लास की तीन टायर की एक बोगी लगने लगी है, लेकिन यह इतनी कम है कि पैसेंजर बहुत बाकी रह जाते हैं और अक्सर यह देखने में आता है कि कानपुर से जो यात्री आते हैं, वे तो डिब्बों में खड़े-खड़े ही आते हैं। आपके उत्तरी भारत में कानपुर दिल्ली के बाद सबसे बड़ा शहर है और वहां से दिल्ली आने वाले यात्रियों की संख्या दिन प्रति दिन बढ़ती ही चली जाती है। इसलिए मेरा निवेदन यह है कि वहां से फस्ट क्लास और तीसरे दर्जे की ज्यादा बोगियों का प्रबन्ध किया जाना चाहिये। दो साल पहले वहां से एक बोगी तीन-टायरों की लगनी शुरू हो गई है, मगर वह इतनी कम है कि कम से कम दो बोगी की आवश्यकता है, जिससे वहां की जनता की मांग कुछ हद तक पूरी की जा सकती है।

मैंने मंत्री जी का ध्यान केवल तीन बातों की ओर दिलाया है, एक तो कोल प्रायोरिटी के बारे में है, दूसरा डिस्पैच, मूवमेंट आप बैगन्स और तीसरा कानपुर शहर में यात्रियों के लिए और बैगन्स की व्यवस्था। अगर आप इन बातों की तरफ उचित ध्यान देंगे तो मैं आशा करता हूँ कि ये दिक्कतें दूर हो सकती हैं।

The House 1 then adjourned at forty-six minutes past five of the clock till eleven of the clock on Wednesday, the 2nd June, 1971.