

[Shri Bhupesh Gupta] Central Cabinet, is sponsoring his case. Even today we know from the newspapers that six of Mr. Biju Patnaik's concerns are in default for income tax-arrears. Cases are pending against him. It is surprising that Mr. Jagjivan Ram should enter the scene to publicly canvass for Mr. Biju Patnaik's induction into Rajya Sabha. I am not objecting to his sitting in the Rajya Sabha on his own, but the members of the Council of Ministers should not back Mr. Biju Patnaik. Many of us may not be here at all after the biennial elections. But Mr. Biju Patnaik should not be allowed, should not be sponsored in this manner to take revenge on the Rajya Sabha . . .

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It is not relevant.

SHRI LOKANATH MISRA (Orissa) : The point is very relevant because he is trying to get into the Rajya Sabha through very indirect means. They have struck a bargain. Both are equally corrupt tax-clodgers, Mr. Jagjivan Ram and Mr. Biju Patnaik. Now Mr. Jagjivan Ram has colluded to make arrangements for Mr. Biju Patnaik's coming to Rajya Sabha. They have struck a bargain. Mr. Biju Patnaik has gone back day before yesterday. I know it for certain that Mr. Biju Patnaik has gone back to Orissa in order to seduce Members there through bribery, through corruption. That is the only art Mr. Biju Patnaik knows . . .

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Will you now sit down ?

SHRI LOKANATH MISRA: He has gone there to bribe them. The bargain is there . . .

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Order, order . . .

SHRI LOKANATH MISRA: If Mr. Biju Patnaik succeeds in toppling the Government there, Mr. Jagjivan Ram will see to it that he is elected to the Rajya Sabha.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: There is no point of order. The House stands adjourned till 2 p.m.

The House then adjourned at one of the clock.

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

REFERENCE TO A REMARK MADE BY THE CHIEF MINISTER OF HARYANA ABOUT SHRI TULA RAM

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now the Railway Budget. Mr. Dikshit.

श्री राजनारायण (उत्तर प्रदेश) : मैं उस समय कुछ कह रहा था। आपने उनको बुला लिया।

श्री उपसभापति : जी नहीं, आप कुछ नहीं कह रहे थे। आप बैठ जाइये।

श्री राजनारायण : अगर आप कहें ना बैठ जाय लेकिन बड़ा अन्याय हो रहा है, आप देख नहीं रहे हैं।

श्री उपसभापति : कोई अन्याय नहीं है। उस समय अपनी बात आपने कह दिया, वह बात समाप्त हो गई।

श्री राजनारायण : श्रीमन्, श्री तुला राम उनसे बड़े असर जहीद मन् 57 के हो गये और उनके लिये राज्य का कोई मुख्य मंत्री कह दे कि वह ठग था, यह सारे राष्ट्र का अपमान है, सारे नेशन का अपमान है। जिसके नाम पर दिल्ली में मड़क बनी हुई है जिसका सारा परिवार सन् 57 की प्रथम क्रान्ति में नष्ट हो गया उसको चीफ मिनिस्टर श्री बंशीलाल ऐसा आदमी कह दें कि वह ठग है। इसलिये कि वह पिछड़े वर्ग का है, वह यादव खानदान का है, उन्होंने ऐसी बात कह दी।

श्री उपसभापति : ठीक है, आप बैठ जाइये।

श्री राजनारायण : श्रीमन्, मैं निवेदन करता हूं कि आप सरकार को हिदायत करें कि वह इसके बारे में पूरा व्यौरा दे कि उस तरह के अपमानजनक शब्द का प्रयोग श्री बंशीलाल ने क्यों किया।

THE BUDGET (RAILWAYS) 1970-71—GENERAL DISCUSSION—contd.

SHRI JAGDISH CHANDRA DIKSHIT (Uttar Pradesh) : Mr. Deputy Chairman, I rise to speak on the Railway Budget presented to this House . . .

श्री राजनारायण (उत्तर प्रदेश) : तुम अंग्रेजी में बोलते हो। अपनी भाषा में बोलो।

SHRI JAGDISH CHANDRA DIK-SHIT: I can speak in both.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : You continue your speech.

SHRI JAGDISH CHANDRA DIK-SHIT : I will speak in Hindi next time: now I have started in English.

SHRI AKBAR ALI KHAN (Andhra Pradesh) : He wants Members to understand. There are many Members who cannot understand Hindi.

श्री राजनारायण : दीक्षित जी, आपको हिन्दी बोलने में असम्मान लगता है।

श्री राजनारायण : ब्रिटिश, देश के साथ गद्दारी मत करिये।

श्री जगदीश चन्द्र दीक्षित : उपसभापति महोदय, . . .

श्री राजनारायण : शाबाश।

श्री जगदीश चन्द्र दीक्षित : . . . मैं इस समय इस सदन में उस रेलवे बजट पर कुछ विचार प्रकट करने के लिये खड़ा हुआ हूँ जिसको इस सदन के सामने माननीय रेल मंत्री महोदय ने उपस्थित किया था। उस बजट पर अभी तक इस सदन के सामने जो भी विचार रखा गया, किसी भी पक्ष की ओर से रखा गया, उन विचारों में अंतर निहित आलोचना ऐसी थी जिसे हम अंग्रेजी के शब्द में डाक्टरेनेरियन कहते हैं, अर्थात् वह विचार-प्रधान थी, वाद-प्रधान थी। ऐसे मामले में, ऐसे विषय में जिसका सम्बन्ध आर्थिक वास्तविकता से हो यदि हम वास्तविकता को दूर रख कर केवल बातों और प्रवादों के

SHRI AKBAR ALI KHAN: You must appreciate that our friends from Madras, Calcutta and other places are not able to understand Hindi.

बीच में फंस कर के रह जायेंगे तो हम किसी निष्कर्ष पर नहीं पहुँच सकते। कहा यह गया कि यह बजट समाजवाद के मूल सिद्धांतों को ठेस पहुँचाता है। इस सम्बन्ध में मुझे यह कहना है कि इसमें संदेह नहीं कि कुछ वर्ष पहले इस सदन ने और दूसरे सदन ने भी यह बात मूल रूप से स्वीकार की कि हमारे देश की सामाजिक व्यवस्था का आधार समाजवादी ढंग का हो किन्तु अभी तक वह इस सदन या उस सदन से परिभाषित न हो सका इसलिये लोगों के भिन्न भिन्न विचारों के प्रकाश में ही चीजों का निर्णय होता रहा। हमारे एक मित्र ने कल यह कहा कि रूस एक समाजवादी मुल्क है . . .

श्री राजनारायण : यह किसने कहा ?

श्री जगदीश चन्द्र दीक्षित : श्री आनन्दन् ने कहा, उनका भाषण पढ़ लीजियेगा। उन्होंने कहा, रूस एक समाजवादी मुल्क है और उस समाजवादी मुल्क में जो पैसेंजर का, सर्वजन का किराया है वह कम लिया जाता है। उनका कहना था कि इस देश की सरकार रूस की मित्र है और रूस के समाजवाद को मानती है तो फिर यहां पर ऐसी बात क्यों हो कि पैसेंजर और माल का किराया उस आधार पर नहीं है। यह सुन कर मुझे भी वही परेशानी हुई जो कि भाई राजनारायण जी को अभी हुई लेकिन मैं टोकने का आदी नहीं हूँ, जब उन्होंने रूस को समाजवाद कहा तो मेरी भी इच्छा हुई कि मैं जरा उठ कर, खड़े होकर, टोकूँ। तो कम से कम एक दिशा से यह बात आई और इस बात पर जोर देते हुये कि रूस एक समाजवादी मुल्क है उन्होंने कहा कि उस देश में जैसी व्यवस्था है उसका अनुकरण होना चाहिये और फिर इस सरकार की आलोचना में उनका एक ऐसा द्वंद था जिसको कि समझना मुश्किल है। वास्तविकता देश के सभी लोगों को पता है। उस समाजवाद को लेकर कांग्रेस के अन्दर सन् 1934 से मतभेद होता रहा। कुछ लोग यह समझ कर कि समाजवाद के आधार पर कांग्रेस को ले जा सकते हैं प्रयास किया, कांग्रेस सोशलिस्ट पार्टी बनी . . .

श्री राजनारायण : सन् 1921 कहो।

श्री जगदीश चन्द्र दीक्षित : 1921 में तो गांधी जी का आन्दोलन प्रारम्भ हुआ लेकिन जब पटना में ए० आई० सी० सी० के समय बात हुई उसको मैं आधार ले रहा हूँ। बहरहाल 1934 ई० से बराबर समाजवादियों का यह खयाल रहा कि कांग्रेस के अन्दर परिवर्तन लाया जा सकता है और 1948 ई० में कुछ लोगों की हिम्मत छूटी, वह वहाँ से हटे, हमारा साथ छोड़ कर बाहर गये, किन्तु वह संघर्ष अनवरत रूप में चलता रहा और आखिरकार अभी कितने ही दिन हुये हैं कि कांग्रेस के अन्दर वह तत्त्व जिनका समाजवाद में विश्वास है सफल हुआ और जो भी सफलता उन्होंने प्राप्त की वह अभी सीमित सफलता है, इसलिए अब जो प्रयास होने वाले हैं वह प्रयास ऐसे प्रयास अवश्य हैं . . .

श्री राजनारायण : देखिये दीक्षित जी, आप अपने भाषण को खराब न करें।

श्री उपसभापति : राजनारायण जी, आपकी बात को मान कर तो वह हिन्दी में बोल रहे हैं अब काहे को इंटरप्ट करते हो।

श्री जगदीश चन्द्र दीक्षित : ऐसे प्रयासों की ओर . . .

श्री राजनारायण : तुम जिस दिन इन्दिरा को . . .

श्री जगदीश चन्द्र दीक्षित : आपकी बात सब आ जायेगी। ऐसे प्रयासों को, जिन प्रयासों को हमें करना है उनका प्रारम्भ हो रहा है और होना है। विचित्र बात है कि जब हम विकास की बात करते हैं, तो विकास को आगे बढ़ाने के लिये जब हम इकानामिक ग्रोथ, आर्थिक समृद्धि की कल्पना करते हैं, तो उसको आगे बढ़ाने के लिये हमारी स्ट्रेटेजी, रणनीति, क्या हो, इस पर विचार करना है। यह बिल्कुल सीधी सी बात है, एक अन्डरडेवलप्ड कंट्री में, एक अर्ध विकसित देश में एक अविकसित देश में, स्थिति वह होती है जो

संसार के एक गण्यमान अर्थशास्त्री स्वीडन के गुन्नार मिर्डल ने ईजिप्ट में अर्थशास्त्रियों के बीच भाषण देते हुए कहा और वह यह कि अन्डर डेवलप्ड देशों में, अर्धविकसित देशों में एक विषम परिस्थिति होती है, एक विषय चक्र, जिसको विशस सर्किल कहते हैं, होती है और वह यह कि हमको यदि डेवलप करना है तो देश चूँकि गरीब है, देने वालों में क्षमता नहीं है, तो रिसोर्स नहीं आते और रिसोर्स नहीं आते तो डेवलपमेन्ट कैसे होगा। आखिरकार इस विषय चक्र को कहीं से भेदना है। इस चक्र का भेद करने पर यदि हम एक बात करते हैं तो दूसरे दूसरी बात करते हैं। बहरहाल, कहने को हम यह कह गये कि चूँकि समाजवादी व्यवस्था का संकल्प हमने किया है, तो मजदूरों की एमिनिटीज़, मजदूरों की तनख्वाहें, मजदूरों की और आवश्यकताओं में वृद्धि हो। इसमें मुझे एक मजदूर कार्यकर्ता होने के नाते कोई मतभेद नहीं हो सकता। किन्तु प्रश्न यह है कि एक और जब यह मांग हम करते हैं कि आखिरकार हमारी राय से उसका टर्म्स आफ रेफरेन्स तय हो, जब हमने इस सदन से एक इन्स्ट्रुमेन्ट, एक उपकरण, प्राप्त कर लिया तो उस उपकरण के मन्च पर जो कहने वाली बात हो उस बात को यदि हम सदन में करें तो हम इस हाउस को एक कलेक्टिव्ह वार्गेनिंग के कोरम में, एक वामूहिक सौदेबाजी के मन्च में परिणत करते हैं और न हम उस काम को कर पाते हैं वहाँ पर न इस काम को। उपसभापति महोदय, आपको स्मरण होगा, जब पिछला कमीशन बना तो लोगों ने पहले तो मांग की कमीशन बने, किन्तु जब कमीशन बन गया और कमीशन के सामने साक्षी देनी होती है प्रमाण देने होते हैं, तो बहुत से लोगों ने उसका बहिष्कार किया। पहले हम कमीशन की मांग करते हैं, और कमीशन के सामने जब अपने पक्ष को सिद्ध करने की बात आती है तब हम बहिष्कार करते हैं। बहरहाल हम ट्रेड यूनियनिस्ट जरूर हैं परन्तु हमारे देश में इस स्थिति से बड़ा असंतोष है। भारत में जिस तरह का ट्रेड यूनियन मूवमेंट हम बना

पाये, वह आर्थिक रूप से उतना सक्षम नहीं है कि हम मजदूरों के पक्ष को उस तरह से रख सकें और अपने अंदर और उनके अंदर विश्वास पैदा कर सकें जिससे इस सदन के अंदर चर्चा करने की नीवत आये। किसी भी ट्रेड यूनियन के आंकड़े को देख लीजिए, सेन्ट्रल ट्रेड यूनियन ऑरगेनाइजेशन अभी तक मजदूरों की एक तिहाई से अधिक संख्या का प्रतिनिधित्व नहीं कर सका है। इसलिये यद्यपि उसको इस मन्च पर न कहें, वह अलग बात है, लेकिन यहां पर हम जरूर कहेंगे कि एक पे कमीशन बनाने में जिसमें सभी प्रकार के उद्योग धंधों के कर्मचारियों की समस्याओं का विचार हो, उसमें काम इसलिये नहीं चलता कि रेलवे के कर्मचारी उत्पादन के क्षेत्र से संबंधित हैं, उनके काम की शर्तें सर्वथा भिन्न हैं। उन कर्मचारियों के लिये अच्छा तो यह होता कि जैसे अन्य उद्योगों के लिये वेज बोर्ड बने, जो उस उद्योग की वस्तु-स्मिति और अर्थ स्थिति विशेष को जान कर निर्णय करता है, वैसा ही रेलवे इम्प्लायीज के निचे जो यहां पर 14 लाख हैं, उनके लिये एक अलग वेज बोर्ड होता तो शायद इस तरह की बात नहीं होती। और इसमें भी कोई संदेह नहीं, हमारे कुछ बंधुओं ने कहा कि उनके अंदर इतने वर्ग हैं, उन वर्गों की तनखाहें इतनी भिन्न हैं कि उन तमाम चीजों का समीचीकरण करना होगा, रेशनलाइजेशन करना होगा सारा पे स्ट्रक्चर। यह बात सही है कि उनके वेतन का समीचीकरण तब तक नहीं हो सकता जब तक उनके ही उद्योग के लिये, विशेषकर विचारने के लिये, कोई अलग से वेज बोर्ड नहीं बनता। पे कमीशन में हम प्रयास करेंगे लेकिन हम जानते हैं कि उस सब बड़े व्यापक चित्र में समाहित होकर, उन सबके प्रतिनिधि हो कर भी, हम न्याय नहीं कर सकेंगे।

दूसरी बात यह कि कुछ लोगों ने यह कहा आखिरकार यह एक पब्लिक यूटीलिटी सर्विस है। इसमें क्या दो राय हो सकती है। कभी

नहीं। पब्लिक यूटीलिटी सेवा, सार्वजनिक सेवा, ही नहीं, यह तो राष्ट्र का रक्त संचार करने वाली स्नायु और रक्त संचार करने वाली नसों का एक जाल है। इसलिये जितनी इफिशियेंसी, जितनी कुशलता, उसमें हो, उतना ही भला है। इसमें कोई शक नहीं कि कुशलता का एक पक्ष और है और वह है व्यय में कमी होना। जब हम व्यय में कमी होने की बात करते हैं तो जो भी खर्च है, रेलवे के उसमें 58 परसेन्ट कर्मचारियों का वेतन है, 21 परसेन्ट कोयले पर खर्च होता है। बहर-हाल मेरा खयाल यह है, सभी सदस्य जानते हैं कि यदि थोड़ी सी मुस्तैदी की जाय तो कोयले के खर्च में बचत हो सकती है और यह भी सही है कि यदि वेतनों का समीचीकरण हो और यदि इस बुनियादी सिद्धांत को मान लिया जाये कि सीधे भरती नहीं होगी और जो कर्मचारी हैं उनमें ही काम चलेगा और उनके ही बीच में पदोन्नति होगी, तो निश्चय ही इस व्यय के ही अंदर हम उनको कुछ अधिक मुविधा दे सकते हैं। पर जहां यह आवश्यक है, उस आवश्यकता के साथ रेलवे कमीशनो द्वारा सीधी भरती होती चली जाये, पुराने कर्मचारियों को पदोन्नति पाने का अवसर न मिले तो हम ऐसी विडम्बना उपस्थित कर देंगे जहां हम कुशलता से ही हाथ नहीं धोयेंगे बल्कि एक समस्या खड़ी कर देंगे। इसलिये जो लोग यह कहते हैं उनको यह बात स्मरण रखनी चाहिये इस बुनियादी सिद्धांत पर कि कोई कमी न हो, छूटनी न हो, कर्म-चारियों की, लेकिन उन सारी चीजों का समीचीकरण हो ता ठीक है।

इन दो बातों के साथ तीसरी बात मुझे केवल एक बात कहनी है। वह यह है कि बहुत कुछ रेलवे फाइनेन्स की बात की गई। मैं उस तफसील में जाना नहीं चाहता। अर्थशास्त्र का एक विद्यार्थी होने के नाते मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि जिस पृष्ठभूमि में रेलवे की वित्तीय व्यवस्था बनी, सन् 1935-36 में उसकी पृष्ठभूमि में एक नेशनलाइज्ड रेलवे

[श्री जगदीश चन्द्र दीक्षित]

थी, एक गारन्टी मिस्टम के ऊपर चलने वाली रेलवे थी, कुछ कंपनियों थी। कुछ कंपनियाँ जो प्राइवेट थीं उनको भी गारन्टी सरकार को देनी पड़ती—यही इतना लाभ तो होता ही था—क्योंकि उनका कार्यालय लंदन में था और लंदन में बैठे हुए गेयरहोल्डर्स अपनी रकम को वापस चाहते थे। उसमें हमारी व्यवस्था वह बनी जो 1935 के एक्ट ने घूमनी हमारे कॉन्स्टीट्यूशन में एक थोड़े से बदले रूप में आई। हम जानते हैं कि हमारी जैसी व्यवस्था बदलनी है उसमें भी कुछ नामुहिक परिवर्तन होना ही पड़ेगा। इसलिये यह बात सही है कि आखिरकार जिन लोगों को इसमें सुविधा उठानी है उनको ही तो सोचना पड़ेगा। आखिरकार उसका विकास कैसा होगा। इसलिये रेलवे मंत्री महोदय ने जो बजट आपके सामने प्रस्तुत किया है वह बजट भारतवर्ष की आर्थिक समृद्धि के लिये जो संभव, समुचित, ऋण नीति हो सकती है उसके अनुकूल सही है, ऐसा मैं अर्थशास्त्र के विद्यार्थी के नाते कह सकता हूँ। मैं इस प्रकार के विशेषणों का प्रयोग नहीं करना चाहता कि यह एक ऐसा बजट है जो दूरदर्शिता का परिचय नहीं देता, जो आज कल्याण का परिचय नहीं देता। यह तो व्यर्थ विशेषणों का प्रयोग है। मैं यह जानता हूँ कि आखिरकार जो बजट नन्दा जी के द्वारा प्रस्तुत हुआ हो, जो पिछले पचाम वर्षों में देश के मजदूर आंदोलन में मार्ग दर्शन करते रहे, जो स्वयं हम लोगों को समाजवाद की दिशा में झुकाते रहे हों उनसे भला ऐसी चूक कैसे हो सकती है। मेरा ऐसा विश्वास नहीं और मैंने भी देखा ऐसी कोई संभावना नहीं। अगर कुछ लोग शिकार हैं तो उस भ्रम के शिकार हैं जो डेवलपमेंट और ग्रोथ के बीच संघर्ष पैदा करता है।

इन बातों के साथ मैं अध्यक्ष महोदय, आपको धन्यवाद देता हूँ और यह कहता हूँ कि जिन लोगों ने भी इसका विरोध किया वह केवल विरोध

के लिये किया। इसलिये नहीं किया कि देश समृद्ध हो। बैठते बैठते मैं एक वाक्य और कह देना चाहता हूँ और वह यह है कि इस रेलवे बजट के साथ जब रेलवे लाइन खोलने की बात करते हैं तो बहुत से लोग यह कहते हैं कि जो अनइकोनॉमिक लाइनें हैं उन्हें बंद किया जाय। एक ओर तो वे यह कहते हैं और दूसरी ओर नई लाइनें खोलने की बात कहते हैं, लेकिन वे लोग यह भूल जाते हैं कि इन्टरलैंड ट्रांसपोर्ट, आन्तरिक परिवहन व्यवस्था का एक कम्पोजिट व्यूह चित्रण करना होगा सड़क और रेल लाइन के बीच में।

लोग एक तरफ यह मांग करते हैं कि सड़क बढ़ाई जाय। अगर सड़क बढ़ेगी तो यातायात बढ़ेगा और इससे रेलवे की अनिग में इरोजन होगा। अगर रेल की लाइनें बढ़ाई जाती हैं तो सड़क के इन्वैस्टमेंट में कमी आ जायेगी। 15 करोड़ रुपये में 780 किलो मीटर सड़क बन सकती है और 750 किलो मीटर सड़क को रेल लाइन में कंवर्ट करने में आपको 50 करोड़ रुपये चाहिये। आखिर आप इस बात को तय कर लीजिये कि सड़क में 50 करोड़ रुपये लगा कर इन्टरलैंड या अंतर देशी सड़क खोल देना चाहते हैं या फिर रेल की लाइनें बनाना चाहते हैं।

साथ ही साथ अगर आप 25 हजार मीटर गेज की लाइन को ब्राड गेज में कंवर्ट नहीं करते हैं तो जो ट्रांशिपमेंट प्वाइन्ट है उन स्थानों पर ज्यादा आदमी लगाकर आपको ज्यादा खर्चा करना होगा। यह बात किसी ने सही कही है कि डीजल में ड्राइविंग पावर बहुत ज्यादा है और उसके मुताबिक प्लेटफार्म अभी तक नहीं बनाये गये हैं। हम अपने देश में जम्बों जेट मंगा रहे हैं अगर उनके लिए हवाई अड्डे नहीं बनाये जायेंगे तो वे बेकार होंगे। इसी तरह से जब हम डीजलाइजेशन और इलेक्ट्रिफिकेशन कर रहे हैं और उस के मुताबिक प्लेटफार्म नहीं बनायेंगे तो हमें कामयाबी नहीं हो सकती

है। तो मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि इन कमियों को हमें दूर करना चाहिये तब ही हमारी एकोनौमी बढ़ सकती है।

मेरा ख्याल है कि रेल मंत्री जी इन बातों की ओर ध्यान देंगे क्योंकि हमारा उन पर विश्वास है। इसके साथ ही साथ वे रेलवे वर्कर्स के लिए एक अलग पे कमिशन बनायेंगे, अगर वे ऐसा नहीं करते हैं तो इससे भ्रम पैदा हो जाता है और इससे हमारे लिए जो ट्रेड यूनियन लाइन में काम करते हैं उनके लिए समस्याएं पैदा हो जाती हैं। यही मेरा उनसे निवेदन है।

SHRI BANKABEHARY DAS (Orissa): When the Railway Minister announced the withdrawal of certain proposals that he made in his speech about enhancement of third class passenger fares and also fares on sleeper berths, etc. he talked of certain political compulsions in an indirect way. I am happy that the Railway Minister has at last realised that after the changing political scene, the administration cannot be run in the way in which it was running till now because he will have to accede to the demands of the people of this country in view of the changing political pattern in which the Government is to function in this country if it wants to have a longer life. In this connection I want to emphasise that this political compulsion should not be only limited to the administration of the Ministry but to the administration of the Railway Board and of the various zones into which it has been divided. This is one of the largest and biggest public utility-concern. I am not going to debate whether we should give more importance to the public utility aspect or the commercial aspect because in this country the way the railway has developed, we will have to look to both the aspects. According to convenience, sometimes, we think of public utility aspect and sometimes we think in terms of commercial aspect. Sometimes the illustrations of other countries are mentioned to buttress the views of either side and sometimes the former Railway Ministers used to give a rosy picture about the Indian Railways when they compared the losses the Railways in other parts or countries are suffering. Sometimes, the same argument was advanced by others to show that when the Railways are suffering such a great loss in other countries, why should you try to make profit in this country. So the same illustrations are being advanced from both

points of view to show that we should not move either way. So long as we have to depend on rail transportation, which is our major transport and cannot divert our passenger and other traffic to either air or road transport in a bigger way, we will have to give serious thought to the functioning of the Railways and its administration. So it should be viewed not only from the point of view of commercial proposition but it should be viewed from the public utility service point of view also. So I want to give some suggestions.

The new Railway Minister should give more attention to streamline the Railway Board and the Administration. There is lot of scope for doing it and also to plug the loopholes in the railway administration. If you think in terms of pilferage taking place in the railways, the wastage on various counts, the corruption in collusion with the public and the ticketless travel and also the lack of imagination and proper planning in the Railway administration then you can very well see that there is a lot of scope for economising the expenditure in Railway Administration. The Minister has given some facts here as to how since 1950-51 the wage bill has gone up, whereas the fare has not gone up proportionately. This is not the proper way of looking at things. If after plugging the loopholes and streamlining the administration, there will be any necessity for finding resources internally, then the Railway Ministers might have some justification. But unless that is tackled first, it will be wrong to put the burden on the tax-payers or the consumers or the passengers in this country. So I hope the Railway Minister will apply his mind to that aspect. Then I want to support some of the views expressed in this House and the oilier House regarding the rate of dividend that is being paid to the General Revenues because it is a most anachronistic system that we have adopted from the earlier times. If you want to consider the Railways, as a commercial institution as the Government proposes along with its public utility aspect then we cannot think of giving as much dividend as we like or ensure a fixed amount of dividend to the General Revenue without caring for the proper planning in the Railway Administration. So I think the Dividends Committee should look into this aspect and a departure will be made so that along with contribution to the General Revenues, we will not starve the Railways of resources for its planning and development. I want to remind the Minister that not only because of certain unremunerative lines—some MG lines—that we suffer

[Shri Banka Behary Das] but also because of suburban transport. I have statistics to show that the entire Southern Zone! Railway is running at a loss. So we should not consider from the point of view of one zone or a particular service. The overall picture about the administration should be taken into consideration and the profit and loss should be taken into account. In this connection it is proper that the Railway Ministry, by projecting their ideas about the Fourth Plan, should consider how to strengthen that sector where we have more of losses either in the suburban service or in the Southern zone or the other M. G. lines. I think a speedy programme for developing those lines should be undertaken so that we get the best results during the Fourth Plan and in the subsequent period.

Often in this and the other House, some discontent has been expressed about the functioning of the Railway Board. Recently, I had a discussion with some top officers of the Railway Administration. Who told me that the more the Parliament Members discuss about the accidents and other aspects of the Railways, the more is the advantage because in the name of preventing accidents, they can strengthen the Board and induct more officers in the higher ranks so that the army of higher officers will proliferate at the cost of the State exchequer.

Though it was a very satirical remark of a topmost railway officer, I think there is certain amount of truth in it because, whenever we discuss about accidents and safety measures, the only solution the Railway Board and the Ministry give us is to add another branch to the railway administration, so that bureaucratic control over the entire system grows and, ultimately, the loss on railway account increases. So these aspects should be taken into consideration because, in the course of these twenty-two years, the railway administration has proliferated to such an extent that I think, a stage has come when each addition in the railway administration is giving us diminishing returns to a certain extent.

Mr. Deputy Chairman, because my time is very limited, I will now confine myself to two or three points. Now I go to the aspect of railway employees. Railway is the biggest undertaking employing more than fourteen lakhs of people. But, you know, that for a pretty long time the railway administration has not been giving enough attention to the wage structure in the

railway administration though the Prime Minister, about five or six months back, announced in this House that a pay commission will be set up which will have under its purview commercial concerns and public undertakings including the railways. I would have been very happy if the railway administration had set up a separate pay commission instead of burdening the same pay commission with so much work, because it will take a long time, and I do not know when the railway administration will be able to do justice to the railway employees. But even if we concede that, I will say that the pay commission should not go into the details as far as the railway administration is concerned, because it will not be possible for the pay commission to look into all aspects of railway administration as far as pay fixation is concerned. They can be left with the job of fixation of norms of pay. They can easily recommend what should be the need-based wage and what should be the minimum wage in the railway service. They can easily limit the number of scales of pay. But ultimately justice can be done to the employees only when, on the basis of the recommendations of the pay commission, bipartite negotiations take place, just as we have them in the wage boards. So I will now request the hon. Minister that, instead of burdening the pay commission with all those details, he should take some of their burdens to the bipartite negotiation machinery so that the problems of railwaymen can be properly attended to.

Secondly, I want to request the hon. Minister also about the proper functioning of the permanent negotiation committee. When this negotiating machinery was advocated, it was intended to function at three levels, (i) at the zonal level, (2) at the Railway Board level and, if no settlement can be arrived at at these two levels then (3) at the top-most level, by adjudication. But I am very sorry to say that up till now the lower two levels are functioning and perhaps much attention has not been given to the top-most level. I am told that Mr. Priya Gupta, general secretary of the All India Railway-men's Federation, met some time in February Mr. Gulzarilal Nanda to discuss about those aspects, and I am further told that the Minister has agreed to give some attention to this third layer in the negotiation machinery. I hope the hon. Minister will, when he replies to this debate, throw some light on this and will concede the demand of the railway employees to give much more importance to

this permanent negotiation machinery. Again I will request, on behalf of the railwaymen and the country, that the hon. Minister should try to influence the Government to withdraw the Essential Services Maintenance Act, which is hanging over the heads of the railway employees and those of other public utility services. With the change in the climate in this country which he himself admitted when he withdrew the proposed increase in the railway fares for III Class passengers, this has become urgent. I hope he will take into consideration the political climate in the country and he himself will take initiative because he up till now, has been connected with labour movement. The Essential Services Maintenance Act should no longer find a place in the democratic statutes of this country. Mr. Deputy Chairman, then I go over to the subject of the September 1968, strike, to the railwaymen's strike. Of course certain concessions have been given, but I want to remind the Railway Minister that in most places court cases are going on up till now, and nothing has been done up till now to withdraw those cases. He will be interested to know that during the strike though eight persons were killed in Bikaner, a case is going on there up till now in which a 65-year old lady, mother of a railway employee, is being charged with murder, during that September strike. So I think these things he should take up with the State Governments so that justice could be done to those railway employees who are suffering in court cases or in cases at departmental levels. Mr. Deputy Chairman, I will again request the hon. Minister also to look into cases of firing, into the cases of those persons who had been wounded during the firing or during the lathi-charge, which happened during the strike period. Up till now nothing has been done to give compensation to those victims of the strike. So, if it concerns the Railway Ministry, the Railway Ministry should take up the matter and, if they are outsiders, if they are other than railway men and are connected with other Ministries, then the Railway Ministry should take up this matter with the other Ministries, to see that those victims are properly compensated.

Then I come to the aspect of regional demands. Mr. Deputy Chairman, Sir, in the other House I saw that Mr. Poonacha, an «-Railway Minister, spoke about planning of the railways. When he was the Railway Minister, the same argument I was advancing before

him here. I was saying that proper planning was not being done and certain areas were being given much more importance during his period from various points of view. Now I want to place certain demands of my State in this connection with which he may not be acquainted because within these three years we have seen four Railway Ministers occupying their seats as such and then vacating the same at intervals of four or five months. I hope Mr. Gulzarilal Nanda, the present Railway Minister will continue till the end so that we will not feel the necessity again to go to some other Minister to impress upon him the fact that Orissa and certain regions are neglected. Mr. Deputy Chairman, I want to say that the Railway Administration treat not only our State with contempt, they also treat Members of Parliament and the Informal Consultative Committee with contempt. The Deputy Minister very well knows that, when Mr. Poonacha went to Cuttack to inaugurate the Cuttack-Paradeep railway line—along with him the Chairman of the Railway Board was also present—he promised there that the Cuttack-Paradeep railway line would be completed before 1971. But I don't know what happened; with all mysterious happenings behind the scene it was delayed. It was taken up in the Informal Consultative Committee and it was decided in the Informal Consultative Committee that the matter would be taken up with Orissa M.P.s. separately and that the railway administration people would be called. The Railway Minister and the Deputy Minister were also present at that meeting though most of us could not be present. There the Railway Minister announced that the railway line would be completed before 1971 and the assurances that were given by both the former Railway Ministers, Mr. Poonacha and Mr. Subhag Singh, would be implemented. Perhaps yesterday I asked a question in this House about the Cuttack-Paradeep railway line. And the same Minister, after all those assurances, came out to tell me that it will be completed by the end of 1972. So I think the Railway Administration not only treat the State with contempt but they also treat the Informal Consultative Committee and the Members of that State with contempt. I think Ministers are prisoners in the hands of the Railway Administration and the Railway Board. I think they should apologise before this House and promise that all those assurances that were given to Orissa up till now will be implemented as far as the Cuttack-Paradeep railway line is concerned. (*Time-by-U rings.*)

[Shri Banka Behary Das]

I am finishing within four or five minutes. Again I want to say about the Talcher-Bimlagarh railway line for which entire Orissa was agitated for the last two years. We were promised in this House that the engineering [survey had been taken up and that it would be completed before the summer of 1970. Again I was astonished at the reply I got, because yesterday they replied to me that it would be completed by the end of this year and after that it will be taken into consideration. The very purpose of undertaking the engineering and traffic surveys of this Talcher-Bimlagarh railway line was to see that it was included in the Fourth Five-Year Plan. Though they have not openly committed themselves like that we know that the Railway Ministry and other Ministries, the Iron and Steel Ministry and every other Ministry, are very particular to see that this railway line comes into being during the Fourth Five-Year Plan period, that at least the work is started even if it cannot be completed. So I am very sorry to say, the way the Southeastern Railway behaves with us, and the way the engineering survey is being delayed, perhaps they want to scuttle the entire idea of this railway line.

Agati I want to say that in the Informal Consultative Committee we discussed about the train services in the coastal region of Orissa and I would not say it was a promise but there was certain amount of understanding on this matter. Perhaps the new Railway Minister does not know; all the mail and express trains between Calcutta and Madras by accident have to pass through Orissa because they cannot pass over the sea or pass through the air. But you will be astonished to know that not a single mail or express train between Calcutta and Madras runs during day time in Orissa. The argument that is put forward is . . .

SHRI KALYAN ROY (West Bengal) : Is it dangerous to travel in day time in Orissa ?

SHRI BANKA BEHARY DAS : No-body can travel by express or mail train in Orissa because of this . We have been agitating for the last four years that they should arrange the timings in such a way that at least two or three express trains run during day time in Orissa so that the passengers in Orissa can move from one place to another. But the argument that is put forward is that there is one passenger

service for Orissa which runs there during day time. This is what was said in the discussions in the Informal Consultative Committee and only two days back I got a letter just repeating the same argument that they have been giving for the last four years. They have to look to the arrival time in Calcutta and departure time in Madras and also departure time in Calcutta and arrival time in Madras as though Orissa is of no concern at all. So I would request the hon. Minister that when he replies he should give a categorical assurance in this House that out of the four or five mail or express trains that move in Orissa the timings will be arranged in such a way that at least two trains would move during day time in that coastal region.

Then there is the question of the Utkal Express. After so much of fighting with the Railway Board this Utkal Express was started between Delhi and Puri but you will be astonished to know that though the mileage is 200 kms. more, we have to spend 13 to 14 hours more in the train. Between Agra and Delhi alone we have to spend two hours more than any other mail or express train that moves between Agra and Delhi. The result has been that the Orissa passengers cannot take advantage of the Utkal Express to any great extent, though this train was primarily meant for Orissa, of course, Madhya Pradesh was to be benefited by the way. I think these aspects should be given consideration and necessary changes made.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : You must finish now.

SHRI BANKA BEHARY DAS : I am just finishing. I wrote a letter about acquisition of land by the Railways in Baroda. I had been to Baroda only two months back and I was astonished to know that because they have some project just on the suburb of Baroda they have acquired a huge plot of land by giving very high compensation. And there are about 500 families most of them railway employees living on that land. There is some secret understanding between the Railway Administration and the landowner as a result of which these 500 families most of whom are railway employees are going to be evicted. I wrote a letter to the Railway Minister and I would inform him, if he is not aware, that only 8 or 10 days back the High Court of Gujarat has given a stay order against the Railway Administration that they cannot take over the land. And I want to warn the Minister that if that stay order ultimately matures then the Railway Administration will have to pay a few

akhs of rupees more according to the present decisions of the Supreme Court because they will have to go by the recent value of the land and not the value of the land when the first notification was made. I would request the Railway Minister that he should try to have a compromise with those persons who went to the High Court and got the stay order so that the Railway Administration could do justice to these 500 families by excluding them from acquisition proceedings and there will be no necessity to pay very high compensation to others. They can withdraw the case from the court and the Railway Administration can pay a lesser amount to the landowner and the whole matter can be settled in that way. I have written to the Railway Minister ten days back and I hope these matters will be looked into by him in the light of the additional information that I have given now.

SHRI KALYAN ROY : Mr. Deputy Chairman, Sir, only the other day I saw either in the Hindustan Times or in the Times of India a cartoon showing Nandaji as Railway Minister facing a very hostile crowd which was throwing stones at him and a shivering but an amused chaprassi lurking behind the stage and Nandaji shouting 'I did not draft this' or something like that. The question is, why should you adopt somebody else's baby ? Nandaji was Home Minister and he knows that if he takes up the money bag which has been left by the Railway Board he will have to face the consequences. Sir, he has been a very able Labour Minister commanding respect from all of us and I do not wish that he should lose as Railway Minister that respect which he earned as Labour Minister.

Now I come to the first point, and that¹ is about dieselisation. If there has been a greatest treachery or betrayal of this country then it has been done in relation to this dieselisation of the railways by all the Railway Ministers. Starting with the founder of the American lobby, Mr. S. K. Patil—he is in the right place in the Syndicate this policy has been followed by Dr. Ram Subhag Singh. This dieselisation of the railways is the most sinister, the most unholy and the most corrupt deal between the Railway Board and the oil lobby of the Americans who want to tie up our entire economy permanently to the Americans. Sir, would Nandaji have the courage to halt it if he is not in a position to reverse it ? I am so much excited about this dieselisation because here is a country where in the Third Five Year Plan we planned 6—9 R. S./70.

that we should have 102 million tonnes of coal. We raised nearly 65 million tonnes of coal and we found we cannot consume it. Now we are producing 74 million tonnes of coal but even then there is some difficulty in selling. Today in India we are in a position to produce 90 million tonnes of coal of which 50 to 60 million tonnes are non-coking coal but we are not utilising the entire capacity to produce coal and you know, Sir, that once a coal mine is closed down then it is very difficult to restart it without a heavy investment. The coal mining population—Nandaji knows better than I do—went up to 400,000 workers but now it has fallen to 320,000. Who is responsible for that? The whole plan has been worked out by the World Bank to perpetually mortgage our economy to the Americans. And what is it that I find in Nandaji's statement; it is that out of 60,000 kms. of railway lines 20,000 kms. have already been dieselised and in the Fifth Five Year Plan he is planning to bring another 3,000 kms. under dieselisation. What is the effect of it ?

SHRI AKBAR ALI KHAN: It improves the efficiency of the railways; does it not ?

SHRI KALYAN ROY: If you want improvement of efficiency at the expense of the millions of hungry and unemployed people I would rather see that people get jobs than efficiency. I do not agree that it is an improvement at all.

SHRI R. T. PARTHASARATHY (Tamil Nadu) : I do not mean to interrupt but what about the cost of transport of coal and what is its impact on the economy of the railways as opposed to dieselisation ? If you can establish on the basis of facts that it is better then certainly.

SHRI KALYAN ROY : I would try to answer your point but let me develop in my own way. Here is the Report of the Energy Survey of India Committee. It has estimated that if the present trend of dependence on oil continues it would represent as much as 38 per cent of the total import bill by 1980-81 which represents a very formidable charge on India's future import bill. And this is what the Indian Colliery Owners Association says. I am quoting from their statement.

"... share of oil, bulk of which is imported, has been allowed to increase disproportionately. During the last

[Shri Kalyan Roy]

twenty yeais nearly Rs. 1,500 excores have been spent on imports of oil. An equal amount would in all probability be spent during the coming 0-7 years on imports of oil."

As a result, what do we find? It is not my view, it is the view of the Ministry of Mines and Metals which came out in the "Statesman" of and April that as a result of dieselisation mines are being shut down in India. Goalminers have been thrown out of work. On the one hand, the Railways were buying 16.4 million tonnes of coal, which gave jobs and which gave bread to many workers. The latest report is that they purchased 13.4 million tonnes, three million tonnes a year less, and this process is going to continue. What is the other process? The other process is that dieselisation will go up. The use of diesel oil, on the other hand, will go up from 480,000 tonnes in 1969-70 to 757,000 tonnes in 1973-74. Twice the quantity of diesel oil will have to be imported. No doubt, Mr. Nanda has also said in his report that he is very happy that the World Bank has come to his assistance. A sum of Rs. 180 crores in foreign exchange will be used to support the California! and Mexican oil companies and the Malons and the Rockefellerers. That is why they are doing it. I am quoting from Nandaji's report. Mr. G. D. Khandelwal, Chairman of the Railway Board, Went to U.S.A. and I am quite sure he enjoyed his stay in New York and Washington either in Waldorf Astoria or in some other hotel and there perhaps dined and entertained. Out of the 55 million U.S. dollars credit, 60 per cent is for modernisation and other things. Seventy per cent of it will be used for the import of components. The money will not be given straightway. We will have to import diesel engines and various parts. This is Why they are so glad. They are not finding any market. On the one hand they will be able to export American goods into this country and on the other We will be permanently tied to them. If war comes, and we know that Americans are warmongers, in South East Asia, what will happen to diesel oil. Would he get it? He would not get it. Trains will not run. Trains will come to a stop. What do the Railway Board care about our country or our country's patriotism or our country's future? Here is the greatest act of treachery, a piece of betrayal of this country. What is happening? Nandaji has said it in his report and I am quoting it. The Chittaran-jan Locomotive Works now will completely stop the production of BG locomotives, |

It will come to a halt. It is a very famous factory for producing these particular locos and this will come to a stop. By the end of 1971-72 the production of MG locos will also come to a stop. We will have no factory in India to produce steam locomotives and we will be again absolutely depending on the Americans. For this the entire Government is responsible. The future is absolutely ominous. Will Nandaji take courage in his hands and stop this process, the process which has been pointed to him by a fellow-Ministry? I saw it in the papers and I am reading it: "The Department of Mines and Metals are trying to persuade the Railways to have a second look at the dieselisation programme." What happened to it? Are the studies continuing or has the American lobby succeeded even in convincing Nandaji?

The second point is ...

SHRI T. V. ANANDAN (Tamil Nadu) : He ought to have gone to Russia.

SHRI KALYAN ROY : I do not want any import please. I have not sold myself out to the Americans as you have. I do not want either Russian oil or American oil, when coal is there. That is my stand. I do not support either lobby. Now, you have enough coal in this country, but people are going out of job and the coalmines have been shut down. You go and beg in Washington ...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You come to your second point.

SHRI KALYAN ROY : My next point is about the wagon supply. Here I find the Railway Board giving various figures in various books and in various statements. As you know, the Railway Board men are the greatest Pharaohs of the twentieth century.

SHRI T. V. ANANDAN : Other countries want to follow this. The United Kingdom and Japan want to follow the Railway Board's system.

SHRI KALYAN ROY : They have not selected you as one of their members.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please continue.

SHRI KALYAN ROY : I raise this question again and again because I am vitally concerned and Nandaji also knows it. There are a hundred thousand

coal wagon-loaders in the coal-mines. They are the most shabbily treated people and the owners come and tell us; "What can we do about it ? You ensure the supply of wagons to the coal-mines. We do not have wagons to lift the coal ; we do not want to make them idle." They have admitted it in 'A Review of the Performance of the Indian Government Railways' :—

"Although the rail movement of coal has increased from 66.5 million tonnes to 68.6 million tonnes, the proportion of rail movement to production has comedown slightly."

In reply to various questions in the last Session of Rajya Sabha raised by me, the Railway Ministry did not have the courage to admit that they had failed to give wagons to the coal-mines. I am reading an answer given on the 1st December:—

"Three Associations had, however, represented for increase in overall wagon supplies in Bengal-Bihar fields as a whole..."

Again, on the 4th of August, 1969, they said :

"At present all sponsored demands from these fields are being met in full."

The question is, when the wagon building industry today is suffering for lack of orders, why are you curtailing your expenditure on wagons, as a result of which a hundred thousand miners are idle? But to me it appears there is still enough corruption for getting wagons. There is a scramble between the soft coke producers and the metallurgical coal producers to get one wagon. This corruption is known to everybody. I think Nandaji who was the Home Minister once knows about the corruption. Why does he not do something about ?

I come to the target in the Fourth Five Year Plan about the production of wagons. The target was, as far as I remember, 180,000 wagons for the whole Five Year Plan. Why has it come down? It came down to 80,000 wagons. To meet the coal movement and the movement and transport of iron ore, manganese ore, etc. the country requires at least 25,000 wagons per year. All the papers of this country, viz., the Economic Times, the Financial Weekly, the Statesman and others and all of them say that the minimum number of wagons that we need in the Fourth

Five Year Plan is 20,000 a year. Why is he afraid to place orders? Is he afraid that more of the West Bengal industry will get work ? Is he afraid that more people will get jobs? Is he afraid that more coal will be supplied ? Why is this particular reluctance to give coal wagons to the coal-mines ? No straight answer has come up till now. They have tried to wriggle out. I will read out this particular paragraph :

"Withdrawal of the control over distribution of all non-coking coal in 1967-68 resulted in indents increasing out of proportion to actual production."

The indents sponsored by them continued to be given preference in allotment of wagons over the non-sponsored indents. All State Governments agreed to sponsor their demands except the West Bengal Government."

Why the West Bengal Government did not agree ? They would have given reasons for that. This 'sponsored' business is terribly affecting coal despatch. We want to know from the new Railway Minister the names of the coal-mines, how many wagons they ordered, how many he was able to supply to them.

I come to the third question about the coal price. It is known that since decontrol in 1967, in the last two years, the Railway Board succumbed to the pressure of the mine owners and increased the price of coal by Rs. 8 or Rs. 9 per tonne. Am I to understand that the Railway Board got nothing out of the mine owners for this ? Anyway this is a problem which the Cabinet has to tackle as a whole instead of passing it on to some other Ministry. We feel, Sir, that it is better to have dearer coal than cheaper miners. Similarly, the other point is, can he assure the House today that he will buy coal only from those coalmines who are implementing the recommendations of the Coal Wage Board ? Is it not a fact that even now, pocketing the increase in price, the coal-mine owners are refusing to implement the recommendations and the Railway Board is still buying from those coal-mines which are not paying according to the recommendations, which they are supposed to pay ?

The other point is, you have three factories, one at Chittaranjan, one at Bana-ras, and the other, as far as I remember is the Integral Coach Factory. Why do you run them as departments? Why cannot they be run as we run the Hindustan Aeronautics and Hindustan Steel? Why

[Shri Kalyan Roy]

should their balance sheets not be disclosed to Parliament? How much profit they are making for each of the factories? Why should it be concealed ?

The other question I want to mention is this. The most important coal field trains which are used by the factory workers, by the miners, by the managers, by the technicians are the Black Diamond and the Goal Field Express. Nandaji himself has travelled in the train Black Diamond. According to an answer given to a question in Rajya Sabha on the 2nd of March he said that their efficiency is between 60 and 70 per cent. These are the vital trains which are used by the steel employees who go to Durgapur, by the miners, by people who go to Jamshedpur, by people who go to Gomoh. This efficiency is nil. Would he see that these important trains which are used by the workers do run in time ?

The last question, how do socialism and saloon go together, I do not understand. Mr. Nanda is one of the pioneers of socialism. Anyway he claims to be one. There are today 900 coaches which are exclusively used by the officers, who enter the saloons and think that they are big Nawabs. Would he actually take the step to make those officers travel at least in first class—I do not want that they should travel in third class ? Would he abolish the saloon system, or would I see Nandaji travelling in a saloon tomorrow ? I do not know. Why don't you put an end to this system? You continue to give the privileges to the Princes, you continue to give all privileges to the ICS. Nowhere you have changed except socialism in words. Socialism disappears as soon as you step in. Would he actually now implement what he says on the basis of which he is continuing as Railway Minister ? Otherwise I am afraid like last time when he was a victim of an unfortunate conspiracy of the Home Ministry, Mr. L. P. Singh ditched him, there is an apprehension that the Railway Board may also ditch him. Let him be cautious about these new friends.

श्री नेकीराम (हरियाणा) : उपसभापति जी, मैं आपकी सेवा में अर्ज करते हुए रेलवे के इतिहास को बताते हुए अपना भाषण शुरू करना चाहूंगा। रेलवे का ऐतिहासिक दृश्य विश्व में रेलवे के आविष्कार का लक्ष्य है, अल्प व्यय द्वारा निर्माण के साहसिक कार्यों को प्रोत्साहन

देना है, उनका विस्तार करना है और विकास और उन्नति करके नवीनीकरण के क्षेत्र में सहायता देना है।

भारत में प्रथम बार रेलों का चलन 1853 में शुरू होता है। भारत में 4 तरह की रेलें प्रचलित थीं, इन लाइनों के बारे में रेल मंत्री को यह सुझाव देता हूँ कि मीटर गेज को हटाकर ये सब बड़ी लाइन में बदल दी जायें। छोटी से बड़ी लाइन में माल बदली करते समय जितना नुकसान होता है, रेलवे वालों ने उसका बहुत कम अंदाज लगाया होगा, वह नुकसान नहीं होगा। इससे समय की भी बचत होगी और चोरी भी बंद होगी। जहां तक कि रेलवे के द्वारा माल भेजने का सवाल है 558000 मीट्रिक टन माल प्रतिदिन बुक होता है। इसमें से कितना सामान चोरी होता है, कितना रेलवे को उसका मुआवजा देना पड़ता है, ये नहीं होगा। ज्यादातर हिम्सा कम्पेंसेशन लेने में चला जाता है जिससे ज्यादा नुकसान होता है।

बहुत सी बातें ऐसी हैं जिसमें खाली एक रेल मंत्री साहब की जिम्मेदारी नहीं है। कुछ टेक्निकल गलतियां हो जाती हैं और कुछ पडयंत्र भी होते हैं। तो रेलवे का पटरी से उतरना, टकरा जाना और टक्कर होने से मृत यात्रियों के लिये मुआवजा देना, इसमें रेलवे की एक बड़ी भारी रकम चली जाती है। तो इस पर भी पूरा विचार किया जाये।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव (बिहार) : कौन विचार करेगा भाई ?

श्री नेकीराम : विचार तो रेलवे मिनिस्टर को करना है तभी गाड़ी चलेगी परन्तु अकेले रेलवे मिनिस्टर तो रेल में नहीं बैठते, जनता बैठती है जनता को विचार करना चाहिए।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : वह तो बोर्ड के हाथ में बिका हुआ है।

श्री उपसभापति : आप अपना भाषण जारी रखें।

श्री नेकीराम : जैसा मेरे एक साथी ने अभी तानाकशी की, आगजनी की [जंजीर खींचने की बातें कीं, तो ये रेलवे मंत्री के वश की बात नहीं है, यह तो पब्लिक के वश का है। आप क्यों रेलवे मंत्री को कोसते हैं। एक साल में लाखों बार जंजीर खींच कर ट्रेन रोक ली जाती है। अगर हम उसका हिसाब लगाएं तो रेलवे की एक दिन की कमाई चली जाती है जो मेरे खयाल में ढाई करोड़ रुपया है। तो इसका मतलब यह हुआ कि हम ढाई करोड़ रुपया रेलवे मंत्रालय को घाटा यूँ ही पहुंचा रहे हैं।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : और हरियाणा का हिसाब वेशी बढ़ रहा है।

श्री नेकीराम : जो हरियाणा में होता है सब को मालूम है। मैं यह कहना चाहता हूं कि जो बगैर टिकट के रेलों में सफर करते हैं, आगे जब यह बहुत बड़ी संख्या में होता है, यह बन्द होना चाहिए। मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि इस बारे में लोगों को सिखलाया जाय कि इस तरह से बगैर टिकट रेल में सफर करना गलत है। मैं समझता हूं कि लोगों को सुविधा मुहय्या करने में रेल मंत्री जी ज्यादा समर्थ हो सकेंगे अगर वे इस और ज्यादा अच्छी तरह से ध्यान देंगे।

इसके आगे सुरक्षा की दृष्टि से मैं यह बतलाना चाहता हूं कि ब्रह्मपुत्र के ऊपर डिब्रूगढ़ के ऊपर में लखीमपुर के मध्य एक रेलवे पुल का होना बहुत ही जरूरी है। दिल्ली से डिब्रूगढ़ अगर हवाई जहाज से जाना होता है तो करीब 4 घंटे लगते हैं मगर ब्रह्मपुत्र को बोट के जरिये पार करने में भी 4 घंटे लगते हैं। यह एक बोर्डर स्टेट है और नेफा का इलाका साथ लगता है और उसके चारों तरफ से खतरा बना हुआ है। इसलिए वहां पर पुल का होना देश की सुरक्षा के लिए बहुत ही जरूरी है।

दूसरी बात मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि हरियाणा में हिसार में भी एक

ओवर ब्रिज का होना बहुत जरूरी है क्योंकि यह भी एक बोर्डर स्टेट है। पिछले दिनों जब पाकिस्तान से झगड़ा हुआ था तो उस समय लोगों को जो दिक्कों का सामना करना पड़ा था उसे उन्होंने बर्दास्त कर लिया था, लेकिन भविष्य में न जाने कौसा वक्त आ जाय, इसलिए उस पुल को बनाने की कोशिश की जानी चाहिये।

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

इसके आगे मैं यह बतलाना चाहता हूं और रेल मंत्री जी का ध्यान इस तरफ खींचना चाहता हूं, अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के लिए जो सुरक्षित स्थान है। तो मेरा उनसे यह निवेदन है कि 40 प्वाइन्ट का फारमूले के अनुसार इन जातियों के लिए स्थान शीघ्र में शीघ्र भरने की कोशिश की जानी चाहिये। चौथी श्रेणी को छोड़ देना चाहिये क्योंकि ये सब सफाई के कर्मचारी हैं।

अंत में मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि जब वे इस रेलवे बजट के बाद विवाद का उत्तर दे तो मेरी बातों पर भी रोशनी डालने की कृपा करें। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

श्री जगत नारायण (हरियाणा) : वाइस चेयरमैन महोदय, जब हमारे रेलवे मंत्री जी ने अपना बजट पेश किया था तो काफी बाबलों मचा और यह कहा गया कि थर्ड क्लास का किराया बढ़ाया जाने से गरीबों के ऊपर ज्यादा भार बढ़ जायेगा। मुझे खुशी है कि उनका जो तीमरे दर्जे का किराया बढ़ाने का खयाल था वह अब उन्होंने खत्म कर दिया है और उन्होंने यह ऐलान कर दिया है कि वे इस बड़े हुए किराये को नहीं बढ़ा रहे हैं और उसके लिए मैं उन्हें मुबारकबाद देना चाहता हूं। मगर मैं बड़े अदब के साथ अपने श्री नन्दा जी से यह पूछना चाहता हूं कि अंग्रेजों के जमाने में रेलवे में इतना रुपया, इतना सरमाया नहीं लगा

[श्री जगत नारायण]

हुआ था जितना सरमाया आज रेलवे पर लगा हुआ है। उस समय जब कि अंग्रेज थे तो रेलवे बजट में मुनाफा होता था। जब हम को आजादी मिली तब भी रेलवे बजट में मुनाफा दिखाया जाता था, लेकिन पिछले दो-तीन सालों से न मालूम क्या बात हो गई है कि रेलवे बजट में घाटा दिखाया जाता है और रेलवे बजट में मुनाफा नहीं होता है। आज हम देख रहे हैं कि तीन चार सालों से रेलवे बजट में घाटा ही चल रहा है। आप बार-बार कहते हैं कि पैमेंटरों से मुनाफा नहीं होता है। तो मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि जब एक डिब्बे में 40 पैमेंटर बैठने की जगह होती है तो उसमें 76 आदमी बैठते हैं। इसके साथ ही साथ जो बगैर टिकट के सफर करते हैं उनसे आप ज्यादा पैसा ले लेते हैं। इन सब बातों के बावजूद भी फिर आपको घाटा क्यों होता है, यह बात मेरी समझ में नहीं आती है जबकि एक डिब्बे में 40 आदमियों की जगह पर 76 आदमी बैठते हैं। तो मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि आप इसके मुतालिक जरूर जांच करेंगे।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : आप समाजवादी दृष्टिकोण से नहीं देख रहे हैं।

श्री जगत नारायण : मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या वजह है आज रेलवे को घाटा हो रहा है और उसको जानने की हमें कोशिश करनी चाहिये।

श्री नेकीराम : जब यहां पर अंग्रेज थे तो कोई रेलवे की प्रापर्टी को आग नहीं लगाता था और आज बंगाल और हरियाणा में जो कुछ हो रहा है वह पहले नहीं हुआ करता था।

श्री जगत नारायण : हम यह भी देखते हैं कि जितनी पहले भीड़ होती थी उससे कई गुना ज्यादा भीड़ रेलवे में होती है फिर भी उसको मुनाफा नहीं होता है। इसलिए मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि मंत्री जी इस बारे में रोज़नी डालेंगे।

इसके अलावा हमने उनके भाषण को जो उन्होंने लोकसभा में दिया था सुना और अखबारों में भी पढ़ा। उन्होंने कल कहा था कि मैं खुद देखूंगा कि रेलों में कितनी भीड़ होती है, तीसरे क्लास में कितनी भीड़ होती है। मैं सिर्फ इतना ही कहना चाहता हूँ कि वे हरियाणा को रिप्रैजेंट करते हैं। मैं उनसे कहना चाहता हूँ कि नई दिल्ली से रोजाना प्लाइंग मेल चलती है। उन्हें वहां पर तशरीफ ले जाना चाहिये और देखना चाहिये कि वहां पर कितनी भीड़ होती है। उस गाड़ी में किस हंग से लोग बैठते हैं और कितनी मुश्किल से बैठते हैं। कुली को एक रुपया या आठ आना देकर वे सीट पाने की कोशिश करते हैं ताकि वह उनको बिठला सके। तो मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि उन्हें प्लाइंग मेल को देखना चाहिये कि उसमें कितनी भीड़ होती है। आप खुद जाकर देखिये और मुझे साथ ले जाने की जरूरत नहीं है।

रेल मंत्री (श्री गुलजारी लाल नन्दा) : मैं देख चुका हूँ।

श्री जगत नारायण : जो मैं कह रहा हूँ वह गलत नहीं है।

(श्री गुलजारी लाल नन्दा) : हां, गलत नहीं है।

श्री जगत नारायण : मैं चाहता हूँ कि इस गाड़ी में जो इतनी भीड़ होती है उसके लिए कोई इंतजाम करने की कोशिश करें। आपको ज्यादा गाड़ी चलाने की कोशिश करनी चाहिये ताकि इसमें ज्यादा भीड़ न होने पावे।

इसके अलावा मैं श्री नन्दाजी से यह पूछना चाहता हूँ कि पंजाब में डीजल इंजन क्यों नहीं चलाये जाते हैं। पंजाब एक बोर्डर स्टेट है और वह एक बहुत ही स्टैंडजिक प्वाइन्ट में है, जब आप दूसरी जगहों पर डीजल इंजन चलाते हैं तो पंजाब में क्यों नहीं चलाते हो। दिल्ली तक तो डीजल इंजन फ्रंटियर मेल में लगते हैं मगर यहां पर आकर वे बदल जाते हैं और आगे दूसरे इंजन चलते हैं। सिवाय कलकत्ते

मेल से जो पिछले 6 महीने और एक साल से शुरू हुई थी उसमें यह इंजन लगता है और किसी ट्रेन में चाहे वह कितनी ही फास्ट क्यों न हो डीजल इंजन नहीं लगाया जाता है।

इसके अलावा मैं मंत्री जी का ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहता हूँ कि पंजाब में इलैक्ट्रिफिकेशन के बारे में भी कुछ नहीं किया जा रहा है जबकि पंजाब दिल्ली को और सब जगह इलैक्ट्रीसिटी सप्लाई करती है। तो मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या वजह है कि आप इस तरफ ध्यान नहीं दे रहे हैं और हरियाणा की तरफ भी आप ध्यान नहीं दे रहे हैं। इसलिए मैं उनके नोटिस में यह बात लाना चाहता हूँ कि पंजाब और हरियाणा में बिजली के द्वारा गाड़ी चलाये जाने का इंतजाम किया जाना चाहिये।

मैं नन्दा जी से अदब के साथ अर्ज करना चाहता हूँ क्योंकि वे लेबर लीडर रह चुके हैं और वे सोशलिस्ट पैटर्न को अपना रहे हैं, तो क्या वजह है कि रेलों में इतने दर्जे हैं, एयर कंडीशन है, फर्स्ट क्लास है, दूसरा दर्जा है और तीसरा दर्जा है। मैं उनसे अर्ज करना चाहता हूँ कि वे सारी रेलों में एक ही दर्जा कर दें। अगर किसी को रात को सोने के लिए जरूरत होती है तो बेशक इसके लिए इंतजाम कर दिया जाय। अगर आप दूसरे मुल्कों में जायें तो आपको वहाँ पर सिर्फ एक ही दर्जा मिलेगा।

श्री लोकनाथ मिश्र : (उड़ीसा) वहाँ पर जो एक क्लास होता है वह फर्स्ट क्लास के बराबर होता है।

श्री जगत नारायण : वहाँ पर एक आदमी को एक सीट मिल जाती है लेकिन यहाँ पर चार आदमियों की सीट में 8 आदमी बैठते हैं। तो मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि आज आपको मौका मिल रहा है और आप सारी रेलवे में एक ही दर्जा क्यों नहीं करते हैं। अगर आप इस तरह की बात करेंगे तो वह देश की तारीख में एक खास बात हो जायेगी।

इसके अलावा मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि पंजाब एक बॉर्डर एरिया है, एक बॉर्डर प्राविन्स है। बटाला से डेराबाबा नानकपुर करीब 19 मील है और अभी वहाँ जाने के लिए अमृतसर होकर जाना पड़ता है। कि 60 किलो मीटर पड़ता है। अगर डेराबाबा नानकपुर से गोविन्दपुर जाना पड़ता है तो पहले अमृतसर जाना पड़ता है उसके बाद गोविन्दपुर जाना पड़ता है। इस लिए मैं आप से अर्ज करना चाहता हूँ कि बटाला से डेराबाबा नानकपुर की जो, 19 किलो मीटर की दूरी है उसमें नई रेलवे लाइन बना दें ताकि अभी जो 60 मील लम्बा लोगों को सफर करना पड़ता है, वह न करना पड़े। जब से हमको आजादी मिली है तब से सिवाय जालन्धर की जो नई लाइन बनाई गई है उसके अलावा और कोई नई लाइन ने पंजाब में बनी है और न हरियाणा में बनी है। एक नई लाइन आपने बनाई और वह भी इसलिए बनाई क्योंकि जम्मू को लिंक करना था। सारे पंजाब, हरियाणा और हिमाचल में आपने एक भी लाइन नई नहीं बनाई, कोई पैसा खर्च नहीं किया, हालांकि पंजाब और हरियाणा हिन्दुस्तान की ग्रैनरी हैं। इस तरफ आपका ध्यान ही नहीं है। स्ट्रैटेजिक लाइन्स जरूर बननी चाहिए। जब पाकिस्तान से लड़ाई हुई उस वक्त बड़ी मुश्किल हो गई थी। पापुलेशन को इवैक्यूएट करना था लेकिन आपके पास कोई रास्ता नहीं था, पैदल लोग आए। डेराबाबा नानक पर हमला हुआ था, आपको पता है, इवैक्यूएट करने में बड़ी मुश्किल हो गई थी। इसलिए बड़े अदब से अर्ज करूंगा कि जो हमारे स्ट्रैटेजिक इलाके हैं वहाँ आप नई लाइन बनाने की कोशिश करें क्योंकि हमें जरूरत है डिफेंस के पाइन्ट आफ व्यू से।

डिपुटी मिनिस्टर साहब बैठे हैं। पिछली बार रेलवे मिनिस्टर साहब ने कहा था कि वहाँ मालगाड़ी चलेगी। मैंने कहा था कि जो फल आते हैं हमारे फीरोजपुर के बॉर्डर पर

[श्री जगत नारायण]

वे ट्रक्स वहाँ से लेकर आते हैं और दिल्ली फौरन पहुँच जायें और 100 रुपया इनाम ले लें इसलिए बड़ी तेजी से चलते हैं। आपका कोई इन्तजाम नहीं है कि फल जल्दी से जल्दी दिल्ली पहुँच सकें। उस वक़्त मिनिस्टर साहब, डा० राम सुभग सिंह जी ने कहा था कि आपका सजेशन बड़ा अच्छा है। मैं इस पर गौर ही नहीं करूँगा बल्कि यकीन दिलाता हूँ कि अगले बजट सेशन से पहले यह गाड़ी ज़रूर चल जायेगी जो फल फौरन दिल्ली पहुँचा सके बजाय इसके कि रास्ते में हादसे हों। कभी आप जायें, आप देखेंगे कि सड़क पर कितने हादसे होते हैं, सौ रुपया हासिल करने के लिए इतना तेज दौड़ाते हैं ताकि फल वक़्त पर पहुँचा दें। आप तेज रफ़्तार से गाड़ी कोई चला दें तो मैं समझता हूँ कि बड़ी ख़िदमत करेंगे और ये हादसे भी नहीं होंगे और फल जो पाकिस्तान और अफ़गानिस्तान की तरफ से आते हैं वे दिल्ली और दूसरे टाउन्स में जल्दी पहुँच सकें।

मैं करीब 6 साल से इस हाउस का मेम्बर रहा हूँ। हर साल जब रेलवे बजट आता रहा है तो मैं चंडीगढ़ को मैन लाइन पर लाने की बात कहता रहा हूँ और हर बार मिनिस्टर साहब कहते रहे कि हम गौर कर रहे हैं। अब तो आपने चंडीगढ़ का फ़ैसला कर दिया, चंडीगढ़ पंजाब को दे दिया। तो मैं बड़े अदब से अर्ज करूँगा कि अब तो चंडीगढ़ को मैन लाइन पर लाने की कोशिश करिए।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : अब हरियाणा से चुनाव नहीं लड़ सकते।

श्री जगत नारायण : अभी चंडीगढ़ भी वहीं है, पंजाब भी वहीं है, अभी तो स्टेटसको है।

वाइस चैयरमैन साहब, जो टाइम टेबिल बनता है वह इस ढंग से बनता है कि कई दफ़ा जो ब्रांच लाइन से आते हैं उनको 3-3, 4-4 घंटे बैठना पड़ जाता है। कई ऐसे स्टेशन हैं जहाँ 7-8 ब्रांच लाइनें मिलती हैं, जैसे जाल-

न्धर हैं, भटिन्डा है, धुरी है, अम्बाला है। टाइम टेबिल इस ढंग से बनना चाहिए कि जो लोग ब्रांच लाइनों की गाड़ियों से आएँ उनको मेल ट्रेन या फास्ट ट्रेन मिल सकें। आप चाहेंगे तो मैं इस बारे में बहुत सी डिस्क्रिपेंसीज भेज सकता हूँ। कोई कोई ट्रेन पांच मिनट पहले चली जाती है और ब्रांच लाइन से आने वाली गाड़ी पांच मिनट बाद आती है। ये चीज़ें मैं आपके नोटिस में ला सकता हूँ, मगर टाइम नहीं है, ये मैं लाया था आपके सामने लाने के लिए, ये मैं आपको भेज सकता हूँ। मैं चाहता हूँ कि इसमें बड़ी स्ट्रक्चरनेस होनी चाहिए। जो गाड़ियाँ ब्रांच लाइन्स से आती हैं उनके टाइमिन्स इस ढंग से मुक़र्रर होने चाहिए कि उनके पैसेंजर्स फास्ट ट्रेन्स को, लम्बी ग्रान्ड ट्रंक रूट पर चलने वाली गाड़ियों को कैच कर सकें।

आखिर में मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि आप लेबर मिनिस्टर रहें हैं, लेबर में आपने बहुत काम किया है, मगर रेलवे में एक बड़ी मुश्किल है कि मिनाय दो लेबर यूनियन्स के किसी तरह की कोई यूनियन अपनी आवाज़ नहीं उठा सकती, मिनिस्टर तक अपनी आवाज़ नहीं पहुँचा सकती। जो रेलवे बोर्ड के मेम्बर हैं उनके बारे में आपने अपनी तकरीर में कहा कि उनकी जगह कोई मुतबादिल बन सकता है। पहले जो मिनिस्टर आते रहे वे रेलवे बोर्ड के मुताल्लिक कुछ मुनने को तैयार ही नहीं होते थे। ये ब्रादरशाह हैं, किसी की बात को मुनने को तैयार नहीं होते, किसी मजदूर को मिलने को तैयार नहीं होते। पुनाचा साहब की मैं तारीफ़ करूँगा लेबर का कोई केस रात को एक बजे भी होता था तो वे मुन लेते थे, कम से कम कोशिश करते थे मुनने की, उनकी तकलीफ़ रफ़ा करने की। तो मैं बड़े अदब से कहूँगा, जैसा कि आपने कहा अपनी तकरीर में लोकसभा में कि आप सोच रहे हैं कि इसका मुतबादिल क्या हो सकता है। इनको जो अनलिमिटेड पावर मिली हुई है उनकी तरफ़ आपका ज़रूर ध्यान जाना चाहिए। अन-

लिमिटेड पावर का ये बड़ा बुरा इस्तेमाल करते हैं। मुझे जाती तज्जुर्वा है, रेलवे बोर्ड के मेम्बर को टेलीफोन करो तो वे कहते हैं कि आप आ सकते हैं, लेकिन आपके साथ लेबर का कोई नहीं आ सकता है। यह जो रवैया है यह बिल्कुल गलत है। जब मिनिस्टर सुन सकता है, उसके पास डेपुटेशन ले जा सकते हैं तो ये रेलवे बोर्ड के मेम्बर क्यों नहीं सुन सकते। मैं समझता हूँ कि इसकी तरफ आपको ध्यान देना चाहिए। यह जो रेलवे बोर्ड का सिस्टम है इसको गिरे से खत्म करना चाहिए। इसके मुताल्लिक जो कुछ आपको सोचना है वह सोचें।

जब हमें आजादी मिली थी तब दो मह-कमों की बड़ी तारीफ थी—ब्रौन रिफ्यूजी के मैं कह रहा हूँ—एक मिलिट्री की और एक रेलवे की कि रेलवे का काम बड़ा एफी-शिएन्ट है और मिलिट्री का काम बड़ा एफी-शिएन्ट है। बदकिस्मती में रेलवे का काम बहुत खराब हो गया है, ट्रेनों में बहुत भीड़ होती है, वक्त पर गाड़ी नहीं पहुँचती है 4-4 घंटे गाड़ी लेट होती है। इस सिलसिले में एक बात मैं आपके नोटिस में लाना चाहता हूँ और वह यह है कि अमृतसर में जो गाड़ी दिल्ली के लिए चलती है जैसे फ्रटियर मेल, वह घंटे दो घंटे लेट हो लेकिन स्टेशन पर देखेंगे तो टाइम उसका बिल्कुल ठीक मिलेगा। मैं चाहूँगा कि इनकागनीटों इसको देखने की कोशिश करें। यह बिल्कुल फैंकट है। गाड़ी पीना घंटे लेट हो लेकिन निख देते हैं कि गाड़ी ठीक टाइम पर पहुँची। इससे मुसाफिरों को बहुत मुसीबत होती है। मैं रोज सफर करता हूँ फ्रटियर मेल से, शायद ही वक्त पर दिल्ली पहुँचे और शायद ही वक्त पर जालन्धर पहुँचे।

एक बात और मैं कहना चाहूँगा कि आप बड़ी नेकनामी हासिल करेंगे अगर आप थर्ड क्लास, सेकिन्ड क्लास, फर्स्ट क्लास, एयरकन्डीशन्ड क्लास सबको हटा कर एक क्लास बना दें। अगर आप यह कर दें तो आप अपने

देश की बहुत ज्यादा खिदमत करेंगे ताकि सब लोग एक जैसा महसूस करें, न कोई बड़ी शान से ट्रेवल कर रहा हो और न कोई जमीन पर बैठे हों, धक्के लग रहे हों। इतना ही कह कर मैं खत्म करता हूँ। बारबार आपका शुक्रिया।

SHRI K. P. SUBRAMANIA MENON (Kerala) : Mr. Vice-Chairman, Sir, in his speech on the Railway Budget, the Railway Minister propounded a principle that the Railways should find its own resources for development. I do not agree with this principle, Sir. As you know, the Railways in India is the most important of the transportation systems. In a developing economy, the transportation system is the key factor in development and, therefore, its accelerated development cannot be possible with its own resources. The society as a whole out of its own surpluses may have to provide the necessary resources for the development of a basic necessity like transportation. Therefore, to imagine that for all its needs in the coming years for development purposes, the Railways themselves have to find all the resources necessary for development, is a wrong way of approaching the problem. But at the same time, I do not discount the idea that each enterprise even in a planned economy has to find its own optimum economy and base its development on a certain amount of surplus which it can garner through its own operations. Looking from that point of view, I feel that whatever may be the necessity of development in the present circumstances for the Fourth Five-Year Plan period, the Railways, if they are serious about it, can find the resources out of their own operations, without increasing the burden on the people as is sought to be done now. For example, it is a well known fact that the Railway system in India is a paradise for contractors. In all these 20 or 22 years of independence, what we find is that the Railways have become poorer, but the Railway contractors have become richer. This is the paradox of the whole situation. To-day the Railway system feeds all sorts of murky people who make millions in money out of contracts, out of all sorts of supplies, etc. But the Railways get impoverished. First of all, I would like to suggest that if the Railways are to run as an efficient, model system of nationalised transportation, then they have to do away with this private contract system for construction purposes and such other matters. That is

[Shri K. P. Subramania Menon]

one of the most important things that the Railways have to do, if they are serious about self-sufficiency, about increasing their own resources.

Secondly, even granting that all these things exist as they are, are we having efficient operation and management? Now along with the papers of the Railway Budget, the Audit Report of the R for 1968-69 was also circulated. The Audit Report points out that there has been a systematic over-estimation of expenditure in the Budget of the Railways. In the last year for which Audit Report is available, i.e., 1968-69, there had been savings of Rs. 51 crores which represents about 4.5 per cent of the total grants which had been voted. Now it is based on such estimates that the freights and fare charges, etc., are calculated. Therefore, there is no guarantee that in the current Budget also there is no over-estimation of expenditure by the Railway Board. This is one of the methods by which the Railway Board has been trying to impose additional freight rates and fares on the people. Therefore, I am not sanguine about the estimates presented by the Railway Board and I feel that there is enough scope even in these estimates for considerable savings to be effected.

The third point that I want to make is that there has been a consistent increase in the underlined traffic receipts of the Railways. The Audit Report points out that last year the traffic receipts which should have come to the Railways but which has not been realised were over Rs. 31 crores; that is, they are unrealised traffic receipts for which the Railways had rendered their services. And this sum has been increasing every year. So, here again you will find that the Railways are lagging behind in collecting the revenues which are rightly due to them for the services which they have rendered. I am sure if the Railways tighten their machinery and become more efficient in collecting their revenues, this sort of fresh increases in fares and freights can be avoided.

The fourth point is the question of waste. As you know, every year the Audit Report has been giving us a plethora of instances in which the Railways have been wasting a lot of their money. I will just point out some of the most striking features. For example, in the matter of purchase of stores, components, rolling-stock, etc. the Railway Minister has claimed that the Ministry is going about energetically for

the attainment of self-sufficiency. But this is not proved by its actions. For example it is found that in regard to the Suri Transmission System which was invented by one of our engineers, in 1965 an Indian firm asked for rights to manufacture the Suri Transmission System with the power pack. But the Railway Board did not consider it sympathetically. It then went to West Germany and the patent rights were handed over to a West German firm. And the Railway Board has started importing the power packs with the Suri Transmission System at Rs. 3,62,000 a piece, whereas the Indian manufacturer had agreed to supply at the rate of Rs. 3,50,000. Now the Railway Board goes on importing this thing at a terrific cost to the foreign exchange resources of the country. While within India we have got indigenous capability of manufacturing it the Railway Board does not think it proper to utilise it.

Again, Sir, in another instance in which battery sets were to be purchased, the Railway Board, thinking that the indigenous capacity for battery manufacturing is not enough, placed orders again with another West German firm. I think in the Railway Board there are a lot of people who have got a special affinity for the West Germans. This is clear from the Audit Report. The Railway Board placed orders worth lakhs of rupees for about 1,60,000 pieces of battery sets for our passenger coaches, etc., whereas within the country the Indian manufacturers have offered to increase their capacity to meet the entire needs of the Railways. But the Railways did not pay heed to it, and as a result, as the Railways started importing these battery sets, we have got to-day a surplus of battery sets. With the Railways, whereas the indigenous capacity is not utilised in full. Now these are two instances whereby the Railway Board's claim that it is trying to increase its indigenous capacity in order to increase self-sufficiency in India in the matter of railway equipment, is proved false.

Then, Sir, use of defective materials which can cause serious damage to the track, serious accidents, etc., has been pointed out. In the case of the balancing beams supplied to the railway wagons and coaches for the metre-gauge railways, it was found that almost 60,000 of the balancing beams supplied for the metre-gauge system in 1965 to 1968 in the North-East and the North-East Frontier Railway were defective. I do not know what

*he inspecting agency of the Railway Board was doing when they purchased these defective balancing beams.

These defective balancing beams would have caused a number of accidents. And, may be, some of the serious accidents that have taken place on the metre gauge lines must have been due to these defective balancing beams. Sixty thousand of these defective beams were supplied to the railways and they were fitted to our coaches and thus they endangered the lives of millions of our people. The inspection agencies of the railways could not spot out the defect, but later on when accidents were taking place, when the railway coaches began to slip out of the rails, then they found that there was something wrong. On inspection some of the manufacturers who had supplied these beams were found to be responsible for the defect. But strangely enough the railways could not place their finger on the manufacturers who were responsible for the defect . . .

SHRI LOKANATH MISRA: It must have been done during Mr. Jagjivan Ram's tenure.

SHRI K. P. SUBRAMANIA MENON: Whoever it was. As far as we are concerned whether it was Mr. Jagjivan Ram or Mr. Nanda or Mr. Patil, all are equal and it does not make any difference. So, this thing continued and the railways could not place their finger on who the suppliers were. Therefore, in order to replace all the 60,000 beams the railways have to spend crores of rupees and either purchase them from outside manufacturers and replace them, or manufacture fresh beams in their workshops. But who pays for them? It is the Indian people who pay for them. We have to pay more freight and more fares for the sins of commission and omission of the railway officials and the Railway Board. This is the sort of thing that is happening in the railways. This is the sort of callousness they show and cause immense danger to the railways. If the railways can stop some of these things, I do not think there is any need for getting any fresh revenues^ for imposing any fresh taxes or fresh burden', or, the people. This is my general observation on the railways.

Another point that I want to make is the railways' talk of efficiency. Here also there must be a proper perspective. Individual enterprises can be made efficient, but not at the cost of the national economy

as a whole. And here is a specific instance of the railways where they try to make economy by individual efficiency at the cost of the national economy as a whole. For example, take the question of electrification. It has been found that the Southern Railway every year incurs a loss of 11 to 16 crores of rupees. One of the main reasons for this loss on the Southern Railway is that coal is not available in South India. Coal has to be transported from long distances, from Jharia, etc. collieries by coastal ships or through railways themselves. This is one of the main reasons for the high cost of traffic operations on the Southern Railway. One of the ways of minimising this cost will be to electrify the Southern Railway because in the long run it will be much cheaper to run electric trains in the south than in the north because in the north the railways are nearer the sources of the supply of coal. Therefore, no extra expenditure on coal will be there in the north as it is there in the south. Due to expediency or due to some other factors, they have electrified the railways which are closer to the sources of coal supply, and not the railways which are far away from the sources of coal supply. As a result we have to undergo big losses on those railways and the national economy as a whole suffers.

Secondly, take the question of dieselisation. It is true that dieselisation in the immediate future may bring in certain economies in the railways. But, who pays for the diesel oil? The country has to import diesel oil or it has to import petroleum and refine it into diesel oil. Therefore, the overall cost of dieselisation on the country is much more than the benefit that accrues to the railways through dieselisation. Not only this. Diesel engines themselves are to be imported or at least most of the parts of the diesel engines have to be imported whereas we have got sufficient capacity to manufacture steam engines in India. Therefore, if steam engines continue to be in use, there will not be any extra expenditure or foreign exchange either for fuel or for the import of diesel-engine parts or diesel engines. Therefore, the country as a whole loses doubly while the railways can claim that they are functioning more efficiently. This is a wrong method of looking at the overall planning. Thirdly, if we have to have more efficiency, I will prefer or I will give priority to the doubling of the entire track in the country rather than have dieselisation or electrification because if you can increase the number of trains, that will mean much

[Shri K. P. Subramania Menon] more in terms of national economy than increasing the speed of one particular train *on* one particular track using diesel oil, etc. For example, I have to go from here to Madras. I am a Worker. My work brings me about Rs. 15 or so a day. Thus I create some wealth. It takes two days for me to travel from Delhi to Madras. In addition to these two days I may also lose four or five hours because of the late running of the train. That means, to that extent I am losing my working hours. And when I reach Madras I find myself completely tired because of the heavy rush in the train or because of other difficulties. There is difficulty in getting a ticket. I have to spend one full night on the New Delhi platform for getting a ticket. In this way you can see how much of national waste is involved by wasting the time of the working people in getting tickets, in travelling extra hours, etc. And the railways claim that they are having a big economy . . .

SHRI LOKANATH MISRA: I wish the honourable Member had asked the people in West Bengal all these things, when he induced them to go on a strike.

SHRI K. P. SUBRAMANIA MENON: That is a different thing.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN) : Your time is up.

SHRI K. P. SUBRAMANIA MENON : I just have a few more things to say. Therefore, Sir, the economy in a particular Government enterprise or even a private enterprise cannot be decided on its own merits. It has to be decided in the interests of the national economy as a whole. Therefore, the way the railways are going about is absolutely a wrong way. It is just like any other penny-pinching capitalist thinking of increasing his own profit at the cost of every other sector of economy. This is my point.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN) : Thank you.

SHRI K. P. SUBRAMANIA MENON: Then, coming to some of the problems of our State . . .

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN) : You have exhausted your time and I have got one more speaker to call.

SHRI K. P. SUBRAMANIA MENON : ... we have been for a long time demanding that a coastal line from Cochin to Trivandrum should be constructed as early as possible. You know an efficient transportation system and a cheap one at that, is a *sine qua non* for industrial development. Without that there cannot be any industrial development. Kerala is a backward State industrially. But I would not say it is backward in all other respects. It is industrially backward and if industry has to develop in Kerala . . .

SHRI LOKANATH MISRA : It is industrially backward because it is forward otherwise.

SHRI K. P. SUBRAMANIA MENON: No, no. That is a different thing Sir, if it has to develop industrially, it has to have a proper infrastructure and railways are one of the most important part of that infrastructure. Therefore, I would request the Railway Minister to see that this railway line is constructed early.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN) : Mr. Mallikarjunudu.

SHRI K. P. MALLIKARJUNUDU (Andhra Pradesh) : Sir, I thought I could . . .

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN) : If you want I can change it. Mrs. Pushpaben Mehta also wants to speak. It is for you then to decide.

SHRI K. P. MALLIKARJUNUDU : I can give place to our honourable lady Member.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN) : All right.

श्रीमती पुष्पाबेन जनार्दनराय मेहता (गुजरात) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे बजट के आने से दो तीन महीने पहले से लोगों को चिंता होती है कि न जाने कितना किराया बढ़ेगा। इस समय भी हमने देखा, रेलवे बजट के पेश करने के बाद, कि किराया बहुत बढ़ा है तो बड़ी चिंता हो गई कि क्या करें, यह बड़ी मुश्किल की बात हो गई है। मगर मैं रेलवे मंत्री जी को यहां से धन्यवाद देती हूं कि कम से कम जो थर्ड क्लास का किराया बढ़ा था, उस प्रस्ताव को वापस ले लिया।

आजकल यह देखने में आता है कि जब प्राइवेट सेक्टर वाले किसी चीज के दाम बढ़ाते हैं तो हम चिल्लाते हैं क्या कर दिया प्राइवेट सेक्टर वाले ने, इसको बंद कर दो और पब्लिक सेक्टर बना दो। मगर जो नेशनल सेक्टर है रेलवेज का, उसके किराये और भाड़े के दाम में पिछले दस साल में कितनी बढ़ोत्तरी हो गई है, यह एक विचार करने की बात है। मैं जानती हूँ पहले कितने दाम थे और आज कितने दाम बढ़ गये हैं। यह जो इस तरह से दाम बढ़ाते हैं, उसको रोकने वाला कोई नहीं है। कानून से उनको मंजूरी मिल जाती है। हर एक रेलवे बजट में रेल का जो किराया है, चाहे पैसेन्जर्स का हो या गुड्स का हो, वह बढ़ता ही जाता है। इस प्रकार हम देखते हैं कि जो हमारे कांस्टी-ट्यूशनल राइट्स हैं, उनका किस तरह से दुरुप-योग करते हैं यह हमारे लिये सोचने की बड़ी बात है।

दूसरी बात यह है कि हमारी कार्यक्षमता जो थी वह वैसी की वैसी है, कार्यक्षमता बढ़ी नहीं है जब कि दाम दिन पर दिन बढ़ते जाते हैं। मुझे याद है परसों जो फ्रंटियर मेल बम्बई से छूटता था उसके अंदर जो सफायी थी, उसके अंदर जो सुविधा थी, वह आज जो छूटता है उसके अंदर वह सुविधा और सफायी नहीं है, उसमें बड़ा फर्क हो गया है। कार्यक्षमता बढ़ी नहीं है और किराये का दाम बढ़ रहा है, चाहे फर्स्ट क्लास में बैठो या थर्ड क्लास में बैठो लेकिन हमारी सुविधा पहले जैसी नहीं रही है। इसलिये मैं यहां से यह कहना चाहती हूँ कि जितना पैसा बढ़ा है उसके साथ कार्य-क्षमता और पैसेन्जर्स की सुविधा भी बढ़नी चाहिये।

जो रिवाइज्ड बजट 1969-70 का पेश किया गया था उसमें बताया था कि हमारी आमदनी 5 लाख बढ़ गई है। वह बहुत छोटी रकम थी, मगर आज हमने देखा कि उसके सामने बकिंग एक्सपेन्सेज 17 करोड़ 60 लाख रुपये

बढ़ गये हैं। हमने सोचा था कि उनके सामने 5 लाख तो आमदनी आई है और डेफिशिट और बकिंग एक्सपेन्सेज बताया 17 करोड़ रुपये। लेकिन 12 करोड़ 55 लाख रुपये का डेफिशिट हमने देखा। वह कैसे होता है। जिसको बोलते हैं स्टेटिसटिक्स का इंद्रजाल, इधर कुछ रखते हैं उधर कुछ रखते हैं। इसलिए नतीजा क्या होता है कि हमारा जो काम है इसमें डेफिशिट ही डेफिशिट है।

अभी एक भाई ने बताया कि 40 की जगह 70 आदमी बैठे हैं। अभी मैं आ रही थी अहमदाबाद से। फर्स्ट क्लास में 8 आदमी बैठे थे क्योंकि इतना रक़ था इसलिए बैठना पड़ता है। जितना पैसेन्जर्स का रक़ होता है उतनी ही भीड़ होती है और इतने लोग आते जाते हैं। तो हमारे यहां कमियां कैसे होती हैं, डेफिशिट कैसे आता है। हर बजट के समय हम कैसे और किराया बढ़ाते हैं, उसका जवाब मिलेगा कि फोलाद और लोहे का भाव बढ़ गया है, हमारे जो कर्मचारी हैं उनकी तनखाह बढ़ गई है और जो कोई पोलिटिकल स्ट्रगल होता है इसमें बहुत नुकसान हुआ है। वह तो सब है। वह तो होता ही है लेकिन अपनी कार्यक्षमता तो सामने रखें जिसको हम देख सकें। आज हम कितनी ही सेविंग भी कर सकते हैं। जितने पैसेन्जर्स होते हैं फर्स्ट क्लास के, सेकेंड क्लास के और थर्ड क्लास के, उतने कभी-कभी उनको टिकट नहीं दिये जाते हैं। बोलते हैं 'नो रूम, देयर इज नो रूम' आप जाइये। कोई भी बम्बई सेन्ट्रल पर जाए, बम्बई चर्च गेट पर जाए, बोलते हैं जगह नहीं है और जब ट्रेन छूटती है तो आठ, दस, पन्द्रह बार ऐसे ही खाली चले जाते हैं जिससे हमारी फुल की सेविंग नहीं होती है। कार्यक्षमता की दृष्टि से हमारे जितने काम सुविधा से होने चाहिये, जितनी अच्छी तरह से होने चाहिये वह नहीं होते हैं। एक हमारा मकसद हो गया है, हमारी एक पद्धति हो गई है कि कभी सेविंग की बात नहीं करते। हम कहते हैं हम लोगों से पैसा वसूल करेंगे। मुझे याद है मैं नेटिव्हु स्टेट में

[श्रीमती पुष्पाबेन जनार्दनराय मेहता]

पत्नी हूँ, मुझे मालूम है जब राजा और नवाब के पास पैसा नहीं होता था तो बोलते थे कि किसी के ऊपर कर बढ़ा दो। मुझे याद है, शादी पर हमने दिया है, हमने अपने बेटे का लगन होता है तो मंडप पूजन का भी दिया है। ऐसा करके वह पैसा इकट्ठा कर लेते थे और खर्चा चलाते थे। आज हम क्या करते हैं। हम खर्चा बढ़ाते जाते हैं और कभी जो कमेटियाँ, नियुक्त हो जाती हैं उसके पास "नो जस्टिफिकेशन आफ एनीथिंग" बोल कर हम ऐसे ऐसे खर्च करते हैं और आखिर में जो जनता की बात करते हैं, गरीबों की बात करते हैं समाजवाद की बात करते हैं, उनके जेब में से पैसा निकाल कर अपना खर्चा निकालते हैं। अभी एक भाई ने बताया 900 सैल्यून्स होते हैं। क्यों उनके ऊपर इतना पैसा खर्चा होता है जब कि हमारे पास पैसा नहीं है। वह पैसा हमारी गरीब जनता की जेब से निकालते हैं। तो क्या हम कोई भी खर्चा नहीं निकल सकते हैं। यह खर्चा उत्तरोत्तर बढ़ता ही क्यों जाता है। जवाब होता है कि थर्ड क्लास का किराया कम कर दें फर्स्ट क्लास में बढ़ोत्तरी देकर। मगर यह मामूली बचत है, वह कोई बचत नहीं है। जो फर्स्ट क्लास में, ए० सी० सी० में जाते हैं वह कैसे अपनी जेब से निकल कर देते हैं। इसके बाद जब हम आलोचना करते हैं तो वह सुनने को तैयार नहीं होते। मैं चाहती हूँ कि आज रेलवे में एफिशियेंट एडमिनिस्ट्रेशन कर दें। अभी मैं दो दिन से सुनती हूँ रेलवे बोर्ड के बारे में। अगर रेलवे बोर्ड में बैठने वाले अच्छी तरह से इन सब बातों को देखें तो मैं सोचती हूँ कि यह जो आगे 1971-72 का बजट होगा उसमें हमको किराया नहीं बढ़ाना पड़ेगा। मैं तो सोच रही थी कि इस समय जब समाजवाद की इतनी बातें हो रही हैं तो थोड़ा किराये में कमी होगी मगर कमी तो नहीं हुई उल्टा बढ़ गया। इसलिये हमें यह सोचना चाहिये कि बात करने से ही कुछ नहीं होगा। गरीबों की जेब से पैसा जो निकलता है उसके लिये सोचना पड़ेगा। मैंने इस बजट में भी

देखा कि एमिनिटीज के बारे में बहुत कुछ बातें लिखी हैं कि इतनी एमिनिटीज मिलेंगी, यहां यहां स्टेशन होगा, यहां प्लेटफार्म होगा, यह होगा वह होगा। मगर जो खर्चा होगा वह तो बड़े-बड़े शहरों के लिये होगा। आज मैं देखती हूँ छोटे-छोटे स्टेशन्स पर एक शेड भी नहीं है, पानी का इंतजाम भी नहीं है और कोई दूसरी सुविधा जो पैसेन्जर्स को मिलनी चाहिये वह कभी नहीं मिलती है और आज यह हम देखते हैं कि हमारे यहां कोई प्रकार की सुविधा गरीबों के लिये नहीं दी गई है, छोटे स्टेशनों के लिये नहीं दी गई है, जिसके लिये उनके दिल में है कि हमारे लिये भी कुछ होना चाहिये। मैं अभी बाहर गई थी तो एक स्टेट में एक भाई मिला। उसने कहा, बहिन जी, स्वराज्य तो बड़े-बड़े शहरों में आया है, हमारे देहातों में अभी स्वराज नहीं आया है। जब बारिश होती है हम खुले में स्टेशन पर खड़े रहते हैं, धूप लगी है तब भी खड़े रहते हैं, हमारे लिये कोई शेड नहीं रहता है, ऐसी हमारी स्थिति है।

हम केटरिंग के बारे में कहते हैं कि एक कमेटी नियुक्त की गई है कि वह सारी दुनिया में घूम-घूम कर आई, उसने सारी रिपोर्ट लिख कर दी मगर हमारी केटरिंग की सर्विस वहीं की वहीं है। अच्छे खाने के लिये, पीने लिये, पूरे तरीके से जैसा मिलना चाहिये वह नहीं मिलता है और दूध का तो बड़ा स्कैंडल है। जब दूध मांगते हैं या तो पानी वाला आता है या तो पाऊंडर मिला आता है या तो दिल्ली डेरी के कन्डेन्सड मिल्क का पाणी आता है और जब हम कम्प्लेंट बुक मांगते हैं तो मैनेजर बोलता है क्या करें, हमारी नौकरी टूट जायेगी। ऐसी दलील करते हैं।

4 P. M.

यह बड़ी मुश्किल की बात है कि जब हमने इसको नेशनलाइज किया है तो हमको अच्छी तरह से खाना नहीं मिलता है, दूध नहीं मिलता है, चाय नहीं मिलती है। सबसे अजीब बात तो यह है कि बम्बई से जो ट्रेन आती है तो उसमें चाय के लिए 60 पैसे देने पड़ते हैं

और जब दिल्ली से अहमदाबाद जाना पड़ता है तो उसी चाय के लिए 62 पैसे देने पड़ते हैं। मैंने जब इसके बारे में पूछा कि 2 पैसे ज्यादा क्यों लिये जाते हैं तो मुझे से कहा जाता है कि राजस्थान सरकार इसमें सेल्स टैक्स ले लेती है। मैंने कहा कि जब हम बम्बई से आते हैं तो हमें गुजरात स्टेट पड़ता है, मध्य प्रदेश का स्टेट पड़ता है, यू०पी० का स्टेट पड़ता है और राजस्थान का स्टेट पड़ता है, और स्टेट तो कोई सेल्स टैक्स नहीं लेते हैं और केवल राजस्थान स्टेट ही सेल्स टैक्स क्यों लेती है। इसके बारे में मुझे मालूम नहीं है लेकिन मैं मंत्री जी से कहना चाहती हूँ कि वे इसके बारे में मालूम करें कि ऐसा क्यों होता है कि एक तरफ तो 60 पैसे लिये जाते हैं और दूसरी तरफ उसी चाय के 62 पैसे लिये जाते हैं। किस ने इस तरह की व्यवस्था की है, मुझे मालूम नहीं है, लेकिन मैं आपका ध्यान इस ओर दिलाना चाहती हूँ। जब और कोई स्टेट इस तरह की सेल्स टैक्स नहीं लेती है तो राजस्थान सरकार ही क्यों लेती है। क्या राजस्थान सरकार से आपका कोई करार इस बारे में हुआ है, तो उसके बारे में मुझे मालूम नहीं है।

दूसरी बात जो हम रेलवे में देखते हैं वह यह है कि जो खाना मिलता है वह अनफिट फार ह्यूमन यूज होता है। यह खाना बहुत खराब मिलता है और इस बारे में मैंने कंसल्टेटिव कमेटी में भी कहा था मगर अभी तक उसके बारे में कुछ नहीं किया गया है।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहती हूँ और मैं पिछले तीन बजटों से इस बारे में कहती चली आ रही हूँ कि विरावल सोमनाथ के बीच में जो ओपन रेलवे क्रॉसिंग है उसके बारे में कुछ न कुछ किया जाना चाहिये लेकिन रेलवे मिनिसट्री इस ओर कोई ध्यान नहीं देती है। रेलवे यार्ड में से जो ट्रैफिक चलता है वह बेकानूनी होता है और उसमें आना जाना मुश्किल हो जाता है। यह क्रॉसिंग 24 घंटे में 42 बार बंद होता है और खुलता है जिससे दोनों तरफ काफी ट्रैफिक

हो जाता है और जनता को आने जाने में काफी अभी तक इसके बारे में रेलवे की तरफ से कोई सर्वे नहीं हुआ है और मैं चाहती हूँ कि मंत्री जी इस ओर अवश्य ध्यान देंगे।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We have to take up another matter for consideration. If you want to take time, you may continue tomorrow.

SHRIMATI PUSHPABEN JANARDANRAI MEHTA: Tomorrow I am not here. I will finish within five minutes now.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please finish within two or three minutes.

SHRIMATI PUSHPABEN JANARDANRAI MEHTA: I will finish within

five minutes. यह एक ओपन क्रॉसिंग है जो कभी बंद नहीं होता है। मैं पिछले 3 सालों से इस बारे में शिकायत करती आ रही हूँ मगर उसके बारे में कोई सुनवाई नहीं होती है और न अभी तक कोई सर्वे ही किया गया है।

दूसरी बात जो मुझे कहनी है वह यह है कि सराइया कुछनिया तक बाया रानावा तक रेलवे लाइन बनाई जाय जो ओखा तक जाये। इस लाइन की दूरी 22 किलो मीटर है और अगर यह लाइन बना दी जाती है तो वहां की जनता को बहुत सुविधा हो जायेगी।

तीसरी बात यह है कि राजकोट से जसदाना तक जो 30 मील की लम्बाई है उसमें रेलवे लाइन बनाने के बारे में कहा गया था लेकिन उसकी तरफ भी रेलवे मंत्रालय ने कोई ध्यान नहीं दिया है। इसी तरह से कासी से भिलाड़ी तक जो 20 किलो मीटर का रास्ता है उसमें भी रेल लाइन बनाने के बारे में कहा गया था मगर अभी तक रेल मंत्रालय ने ध्यान नहीं दिया है। कच्छ का जो बार्डर एरिया है उसको रेलवे लाइन बनाने में समाविष्ट नहीं किया गया है। कच्छ बार्डर एरिया का प्रदेश है और सेन्ट्रल गवर्नमेंट ने डिफेन्स के लिए रोड्स बगैरा के लिये बहुत खर्च किया है। लेकिन मैं यह कहना चाहती हूँ कि भुज खाव ब्राडगेज रेलवे

[MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.]

[श्रीमती पुष्पाबेन जनार्दनराय मेहता]

लाइन बढ़ाने के लिए प्राय रिटी दी जानी चाहिये। आपका ध्यान मैं केन्द्रित करना चाहती हूँ कि भुज ऊम्बह में एयरपोर्ट भी है और ट्रेन की सुविधा होने से वहाँ पर ट्रिस्ट ट्रैफिक होने की भी अधिक संभावना है। मैंने इस प्लान के लिए पत्र व्यवहार भी किया था तो मुझे जवाब मिला कि चौथे प्लान में इसके लिए कोई स्थान नहीं है। चौथे प्लान में बोर्डर एरियाज के काम के लिए आपको प्रायरिटी देनी चाहिये और उस काम को जल्द से जल्द हाथ पर लेना चाहिये।

दूसरी बात जो मैं कहना चाहती हूँ वह यह है कि जब मैं रेल में सफर करती हूँ तो जो दिलचस्पी रेलवे के कर्मचारियों को लेनी चाहिये वह देखने में नहीं मिलती है और खासकर के वेस्टर्न रेलवे में यह चीज देखने में नहीं आती है। इसका कारण यह है कि उनका जो दफ्तर है वह बम्बई में है जो कि उनके कार्यक्षेत्र से बहुत दूर है। अगर आप उनका आफिस बम्बई से किसी दूसरी जगह रखेंगे तब उनका काम अच्छी तरह से चलने वाला है। आजकल यह होता है कि छोटी मोटी बातों के लिए भी उन्हें बम्बई जाना पड़ता है और इस तरह से काम में बहुत डिले हो जाती है।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी निवेदन करना चाहती हूँ कि जसहूण राजकोट की लाइन को चौथे प्लान में प्रायरिटी दी जानी चाहिये। यह लाइन 30 मील से अधिक नहीं है और बोटदे जरूण को राजकोट के साथ मिलाने से पैसेंजर और गुड्स ट्राफिक को बड़ी आसानी हो जायेगी और इससे रेलवे की भी आमदनी बढ़ जायेगी। इसलिए मैं आप से निवेदन करना चाहती हूँ कि जिन लाइनों के बारे में मैंने निवेदन किया है उन्हें चौथे प्लान में प्रायरिटी देकर शामिल करें।

इतना कहकर मैं अपना भाषण समाप्त करती हूँ।

SHORT DURATION DISCUSSION UNDER RULE 176 REGARDING THE SLOGAN OF INDIANISATION OF MUSLIMS

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now we have to start with the discussion on Indianisation of Muslims.

श्री ना० कृ० शेजवलकर (मध्य प्रदेश): श्रीमन्, मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है। मेरा निवेदन यह है कि क्या कोई भी इस प्रकार से...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Just a minute. Will you please sit down? This is a very delicate question and I would like to appeal to hon. Members to be very careful in their observations and they should try to see that their observations will be such, which would help to create the suitable atmosphere in the country for communal harmony. Also I would like to inform hon. Members that there are about 21 or 22 Members who would like to participate in this discussion. The normal time allotted under the Rules is two and a half hours. It is very difficult to accommodate all these Members and I do not think I can call all the Members. However, who ever may be called he should restrict his observations to eight to ten minutes so that I can try to accommodate the maximum number of speakers. If any hon. Member takes more time, then it will only mean that we debar some Members from participating in this important discussion. Therefore I would like to request hon. Members to restrict their observations; they should not take in any case more than seven or eight minutes.

श्री ना० कृ० शेजवलकर: श्रीमन्, क्या इस तरह के हाईपोथेटिकल इश्यू के लिए इस तरह का डिसकशन रेज किया जा सकता है? "to raise a discussion on the slogan of Indianisation of Muslims raised in certain quarters"

श्री उपसभापति: आपका प्वाइन्ट हमारी समझ में आ गया है और मैं चाहता हूँ कि इस तरह के प्वाइन्ट उठाकर सदन का समय नष्ट नहीं किया जाना चाहिये। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि इस समय व्यवस्था का प्रश्न उठाना जरूरी नहीं है क्योंकि इस तरह का व्यवस्था का प्रश्न पहले ही उठाया जा चुका है और उसी के बाद यह फैसला हुआ कि इस बात