

[The Deputy Chairman] each, I hereby declare them duly elected to be members of the said bodies:—

- (1) Shri C. D. Pande—The All India Council for Technical Education. /
- (2) Shri Santokh Singh—The Court of the University of Delhi.

**THE MATERNITY BENEFIT  
(AMENDMENT) BILL, 1967**

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF LABOUR, EMPLOYMENT AND REHABILITATION (SHRI L. N. MISHRA): Madam, I move for leave to introduce a Bill to amend the Maternity Benefit Act, 1961.

*The question was put and the motion was adopted.*

SHRI L. N. MISHRA: Madam, I introduce the Bill.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now we go on to the Railway Budget.

श्री राजनारायण (उत्तर प्रदेश) : माननीया, इस सम्बन्ध में मुझे एक निवेदन करना है। जब कोई बिल इंट्रोड्यूस हो तो उसके पहले हमें काफी मिलनी चाहिए, इस सम्बन्ध में चेयर ने व्यवस्था दी थी कि इसके बारे में हम नेताओं से बात करेंगे। मैं समझता हूँ कि जब तक नेताओं से इस सम्बन्ध में बातचीत न हो जाये तब तक ऐसा कोई बिल इंट्रोड्यूस न हो, जिसकी काफी हमको न मिली हो।

श्री ललित नारायण मिश्र : अब तो हो गया।

श्री राजनारायण : हो गया, तो चलत हुआ।

**THE BUDGET (RAILWAYS),  
1967-68—GENERAL DISCUSSION—  
contd.**

THE DEPUTY CHAIRMAN: We go on to the Railway Budget. Mr. Khandekar may continue. Ten minutes more only.

SHRI R. S. KHANDEKAR (Madhya Pradesh): Madam Deputy Chairman, yesterday when I spoke I said that the Railway Minister could make

many economics in many sectors and that he could avoid the fresh levies. I had not given my suggestion ex tively nor can I do so today for want of time. I had suggested some points and I had urged for the appointment of a parliamentary committee or a sort of commission which would go into ad these details.

When the House rose I was dealing with casual labour and their grievances. I do not want to dilate more on that point, but I would urge the Railway Minister to look into the genuine grievances of the casual labour. They are just treated like slaves. They do not get enough wages. They have no housing facilities, no transport facilities. Not only that; they do not get even the lighting arrangements when they are working at wayside stations or at other places when it gets dark. Therefore something should be done with regard to their condition. Madam, this Government says that socialism is their goal. But there is not a trace of socialism so far as the Railways are concerned. I am told that recently the departments which were being run by the Railway Administration, are slowly being handed over to private contractors, that they are now adopting the system of giving these works on contracts. I am told that near Itarsi or Barka Kana cir somewhere in that area they are closing down their Coal Division and this work is being given to private contractors for supplying coal worth some Rs. 60,000 or so. I do not know the details. But in many cases we have heard such complaints that works are being given to private contractors, I mean work which were being done by the Railways previously. Consequently there is the apprehension that there would be surplus staff on the Railway and that retrenchment would follow. The Railway Minister has said in his speech that there is a ban on recruitments because the Railways are over-staffed. But I am told th'Ot although it is true that there is no large-scale recruitment, in many cases fresh recruits are taken up and 'hose

who are working on a temporary basis or those who are casual workers, their claims are ignored and they are given retrenchment notices, particularly in the engineering branches and among the I.O.S. and the works-charged people I have received complaints that they have been served with notices and that their services are not being utilised. Not only that. Those who are working on temporary basis on these railway lines are transferred to far off stations and in some cases even to other Railways also, as for example in the case of the steel projects or such undertakings. On the other hand they continue to recruit fresh personnel. How can you reconcile these two things I do not understand.

I have said that the operational efficiency of the Railways has gone down and this point has been emphasised by more than one hon. Member and so I need not dilate on it again.

The Railway Minister has taken credit and said that during the last year the accidents were few. Yet you find that more than 6,000 accidents took place during last year. What is the reason for this? Has the Government gone into the question as to why these accidents take place? It is very rare that accidents take place on account of mechanical failure. Mostly they are caused by human failures. I would like to know why there are these human failures. Many of the recommendations of the Kunzru Committee have not been implemented as yet. I know of various cases where these railway workers have to work overtime. Sometimes they work for 18 hours and 20 hours and many of them do not get even night rest. That is one of the reasons why accidents take place. Secondly, as I said yesterday, there is discontent in almost every category and in all sections because the major grievances of these people are not redressed. That also can be one of the reasons why accidents take place so often. As was pointed out yesterday almost everyday we see reports in the papers of accidents. Even then the Railway

Minister claims that accidents have gone down in number.

About overcrowding in trains, many hon. Members have already spoken. I would only say that I am in favour of abolishing these different classes in our Railways. But so long as the Railways maintain these different classes they must maintain them properly. Otherwise there is no use having them. This is particularly so in the case of the second class carriages. If you want to retain this second class then you should provide full facilities in that class. It is not enough if sleeping facilities are provided in half of the carriage. In many cases I have found that on the Express and Mail trains the second class berths are there only in half the bogey. The other half is composed of third class seats. Consequently there is no restriction or no check on the passengers entering into the second class. And so there is no accommodation to be found in the second class. Therefore, if you want to provide the second class accommodation you must give at least one complete bogey on all these trains. Otherwise it is no use. You may abolish this class. If you want to retain it, then make it fully available with all the necessary facilities.

As for overcrowding in third class coaches I need only to say that it is impossible for anybody to travel in them unless he risks his life or his property. What to speak of third class carriages, even the first class coaches are overcrowded. It is very difficult during the day time to travel in them. They are so overcrowded. You have to travel either in the corridors or do not travel at all, because nowadays on account of the overcrowding in the third class carriages and on account of the fact that comparatively more accommodation is easily available in the first class, people are encouraged to travel in first class. There are also those who travel with free passes and those who are on government duty and also army personnel particularly those who travel during these summer months

[Shri R. S. Khandekar.]

when the vacation starts and' also the army personnel who go on their annual leave. Because of all this the first class compartments are overcrowded. I made a suggestion . last time that for such persons some special arrangement should be made in the first class, particularly for the army personnel who have to come from long distances. Nobody takes care of them. Many of these officers have complained that though they try through their R.T.O.s they do not get their reservations in the first class. So some special arrangement should be made for such people in first class coaches.

Now I want to say a word about catering on the Railways.

AN HON. MEMBER: Better not say anything.

SHRI R. S. KHANDEKAR: It is reported that these catering facilities are being withdrawn slowly and slowly on some of these Railways. I learn that on the Pathankot Express departmental catering has been dispensed with. Whatever arrangements are there on other trains even, these leave much to be desired. I do not know if the Railway Minister has ever tasted the food that is being served there. The less said about it the better. I read in the papers that the Railway Minister is appointing some sort of a committee and trying to improve this catering arrangement. I very much doubt if he would succeed. Only today the question was raised here that without any notice the Railways have enhanced their rates for catering. Nobody knew anything about it and one fine mornings the bearer tells us that the Railways have increased their rates by so much. There was no Budget at that time either. I do not know who ordered this increase and how it was ordered. When they take such enhanced prices they should at least provide proper food. Otherwise it is no use having such catering arrangements. Let them revert to the old system of having private contractors, just as they are doing in so many

other cases. In that case they may give us better tea and we may have better catering.

Next, I have to refer to some minor points. I would like the hon. Railway Minister to visit the New Delhi platform in the evening when the Southern Express and the Grand Trunk Express leave. He will find there is almost anarchy there on the platform. The whole place is so overcrowded. There is no arrangement there. The reservation staff do not come there in time. The railway staff do not give you any help and consequent^ there is a lot of difficulty in finding your berth and getting it. Also you find that the trains do not come to the platform in time. I have brought this matter to the notice of the Railway Minister and I have received a long reply. I have suggested that there should be some more difference in the time of starting of these two trains. On many days even the Railway staff do not know which train goes from which platform. The train also comes to the platform only *some* 15 or 20 minutes or half an hour before departure and then there is lot of rush and nobody finds his place. And during all this time the loudspeaker is going on and nobody understands what is being said there. There is almost an anarchy there. A sort of fish market or a very peculiar kind of picture is what one gets when he looks at it. I want that the Railway Minister should go there one evening and see quietly what happens. He should not go as Minister because then the Railway people will be dancing attendance to his tunes but if he goes quietly he can find out what the position is.

There is one more thing I want to refer to and that is about the cases of the old State Railways. I have brought this matter to their notice. There are cases of employees of the ex-Scindia State Railway regarding their leave, pension, etc. The Railways did not listen to them at all and they had to go to the court. The court dismissed their suit but they went to the High Court and the High

Court granted a decree in their favour. It is now four years since that decree was granted but the Railways are still sitting tight over it. I am wondering whether they should not be advised to move for contempt proceedings because after the grant of the decree the Railways are sitting silent on that and they are not paying anything to these employees. Most of them are retired persons and many of them may have died long ago; at least I know of one person who has already died and perhaps many of them are on that path. So the Railway Minister should look into this matter.

Lastly, Madam, I was pleading from time immemorial that there should be one additional train on the Central Railway from Delhi to Bombay. I have been pleading for this and the Railway Minister's stock argument has been that the line capacity is full, that when doubling will be complete the additional train could be thought of but even then nothing is being done. I do not grudge additional trains on other lines but here there is such a lot of crowding that there is a case for this additional train.

With these words, Madam, I conclude.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. P. S. Patil. I may say here that the Congress Party has only 62 minutes left and there are 26 speakers and it is impossible for me to adjust. Therefore it is for you to mutually arrange between yourselves.

SHRI MULKA GOVINDA REDDY (Mysore): The Railway Minister can reply tomorrow because much time has been taken on other business.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The Railway Minister is replying tomorrow. We shall sit till 6 o'clock and as can speak today may speak.

श्री पंडरीनाथ सीतारामजी पाटील (महाराष्ट्र) : माननीय उपसभापति महोदया, पिछले वर्ष रेल विभाग द्वारा देश की अच्छी सेवा की गई है और भविष्य में भी वह विभाग अपने देशवासियों को अधिक से अधिक सुविधाएँ देने का विचार रखता है, जिसका

उल्लेख रेल मंत्री महोदय ने अपने भाषण में किया है। मैं उन्हें हार्दिक धन्यवाद देता हूँ।

परन्तु एक बात जो कि गरीब जनता के लिये असहनीय है, उसे मैं आपके समक्ष बोल रहा हूँ। आशा है कि इस सभागृह के अधिकांश सम्माननीय सभासद मेरे विचारों से सहमत होंगे। पूर्वोक्त बात है रेलवे किराया बढ़ाने की। शासन के प्रस्तुत बजट के अनुसार माल ले जाने, ले आने पर किराया बढ़ाने की योजना बनाई गई है, इस वजह से हर एक वस्तुओं के दाम भी बढ़ेंगे, अतः यह बढ़ोतरी असहनीय है। इसके साथ साथ यात्री भाड़े में भी बढ़ोतरी हुई है। उसका परिणाम इस गरीब जनता पर बड़ा ही बुरा होगा; क्योंकि उनके किराया देने के बावजूद भी उनको क्या आराम है। उनको भेड़ बकरी के सामान रेल के डिब्बे में भर दिया जाता है अथवा वे खुद एक दूसरे को रौंदते हुए डिब्बे में घुस जाते हैं। परन्तु महोदया, वे इस तरह खुशी से नहीं बैठते, बल्कि व अपनी अपनी परिस्थितियों से मजबूर हैं। अतः मंत्री महोदय से मेरा आग्रह है कि यात्रियों की सुविधा और उनके सुगमतापूर्वक यात्रा करने की ओर पूर्णरूपेण ध्यान दें तथा इसके अतिरिक्त जो गाड़ियाँ वर्तमान में चल रही हैं, उसमें और भी रेलवे डिब्बों को लगवाने का प्रयास करें।

अब कुछ मोटे सुझाव जो कि मेरे विचारों में उचित हैं, मैं माननीय रेलवे मंत्री महोदय के समक्ष प्रस्तुत करता हूँ।

अपने भारत में महाराष्ट्र एक महत्वपूर्ण प्रदेश है। वहाँ रेल के रास्तों की कुछ कमी है। परिणामस्वरूप उसके विकास में पूर्णतः सफलता नहीं प्राप्त हो सकी है। विदर्भ और मराठवाड़ा महाराष्ट्र के दो क्षेत्र बहुत ही पिछड़े हुए हैं। ये दोनों एक दूसरे के पास ही हैं। वहाँ की जनसंख्या लगभग डेढ़ करोड़ से भी अधिक है। इन क्षेत्रों की लाखों एकड़ भूमि में कपास की खेती होती है, जिसकी पैदावार भी उन क्षेत्रों में अच्छी होती है। यहाँ से रुई की लाखों

[श्री पंढरीनाथ सोतारामजी पाटील]

गाँवें बम्बई, कानपुर, नागपुर आदि बड़ी बड़ी जगहों में भेजी जाती हैं। वहाँ बीसवीं सदी के प्रारम्भ में अंग्रेजी शासन ने खामगांव से जालना, 140 किलोमीटर दूरी, तक का रेलमार्ग बनाने का काम अपने हाथ में लिया था। उसी समय उस रास्ते का सर्वे हुआ था। जमीनें भी अधिकार में ले ली गई थीं। उस पर मिट्टी का काम भी हो गया था तथा जगह जगह पर पत्थर के बड़े बड़े गिट्टे भी वहाँ डलवाये गये थे, जो कि वहाँ अभी तक पड़े हुये हैं। लोहे की पटरियाँ बिछाने के पूर्व ही सन् 1914 का पहला जागतिक महायुद्ध प्रारम्भ हो गया। इसी वजह से यह कार्यक्रम उन्हीं दिनों स्थगित कर दिया गया।

पुनः 20 वर्ष पश्चात् इस रास्ते का कार्य जो कि अग्रसार रह गया था, दुबारा प्रारम्भ हुआ। इस कार्य के लिये खामगांव के पास जलम्ब रेलवे स्टेशन के बाहर कुछ एकड़ खेत किराये पर लेकर उसमें रेलवे बनाने के लिये लाखों टन लोहे के सामान के बड़े बड़े ढेर लगवा दिए गये। इन्जीनियर तथा इस विभाग के अनेक कर्मचारी खामगांव में इस कार्य के लिये आये थे। परन्तु पुनः इस बीच दूसरा विश्वयुद्ध 1939 में हो गया जिसके कारण यह कार्य दुबारा भी स्थगित कर देना पड़ा। वहाँ के इन्जीनियर लोग तो शीघ्र ही युद्ध भूमि की ओर भेज दिये गये, परन्तु जो सात सामान आदि था वह चार, पाँच वर्ष बाद संकटकालीन काम में भेज दिया गया। अब उस रेलवे मार्ग को तुरन्त बनाने का कार्य मंत्री महोदय को अपने हाथ में लेना चाहिये। चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में महाराष्ट्र सरकार ने इस कार्य को पूर्ण करने के लिये दूसरा क्रमांक देकर केन्द्र शासन की तरफ सिफारिश भी की है तथा सन् 1939 के महायुद्ध के समय विदर्भ में दारुवा से पसद तक के रेल मार्ग का सामान संकटकालीन में लगाने के लिये उबड़वा कर परकार ले गई, तथा युद्ध के पश्चात् वह रास्ता बनाने का वचन भी जनता को शासन ने दिया था।

परन्तु इस कार्य में अभी तक किसी ने दिलचस्पी नहीं ली, न तो भविष्य में इसकी आशा दिखाई देती है। इसी क्षेत्र में परतवाड़ा से यवतमाल तक एक नेरोगेज का रेल रास्ता है। इस रेल रास्ते की दुर्दशा अवर्णनीय है। यह रेल रास्ता लगभग 200 किलोमीटर लम्बा होगा। इस रास्ते पर अनुमानतः 30 रेलवे स्टेशन हैं। आठ, दस स्टेशनों पर तो बिडिंग आदि बने हैं, परन्तु और स्टेशनों पर केवल नामपट लगे हुये हैं। न वहाँ कोई पोंटर है न कोई स्टेशन मास्टर है। न कोई टिकट देने वाला है न कोई लेने वाला है—यह सभी कार्य गाड़ी का गाई अकेला ही करता है। इस मार्ग पर रेलवे गाड़ी कभी भी समय पर नहीं चलती। रात के समय स्टेशनों पर रोशनी का प्रबन्ध भी नहीं है। पीने के पानी तक की भी व्यवस्था नहीं है जिससे यात्रियों को बड़ी ही कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। इस रेल मार्ग पर कुछ तहसीलें और शहर हैं। उन शहरों में बिजली के खम्बों पर बल्ब द्वारा रोशनी प्रकाशित होती रहती है। पथिक की सुविधाओं के लिये वहाँ के रेल स्टेशनों पर कोई रोशनी की व्यवस्था नहीं है। अनेक वर्षों से इस मार्ग पर इस प्रकार अंधेरी चलती आ रही है। इस रेल मार्ग का कांटेक्ट एक विदेशी कम्पनी के साथ अंग्रेजों ने किया था। वह शासन तो चला गया, परन्तु वह कम्पनी मात्र रह गई है। भारत सरकार को चाहिये कि

3 P.M. अविलम्ब इस रेलवे मार्ग को अपने अधिकार में लेकर दूसरे रेलवे मार्गों के समान ही वहाँ के यात्रियों को भी सुख और सुविधा प्रदान करें, यह मेरा अपना सुझाव है।

मेरा दूसरा सुझाव यह है कि मराठवाड़ा में जाने वाला मनमाड़ से नांदेड़ एकमात्र मीटर गेज रेलवे मार्ग है। स्वाधीनता के पहले यह सारा प्रदेश निजाम के अधिकार में था। उन दिनों वहाँ की जनता शिक्षा और व्यापार से वंचित थी जिसमें लोग अभी भी तरक्की नहीं कर पाये। अब उनके विकास के लिये

ये रेल रास्ता ब्राडगेज बना कर उस प्रदेश के दूसरे उन्नतिशील क्षेत्रों के साथ जोड़ देना अति आवश्यक है। चौथी योजना में इस काम को प्रथम क्रमांक देने की राय महाराष्ट्र सरकार ने भारत सरकार को दी है।

मेरा तीसरा सुझाव बम्बई से गोआ तक रेल रास्ता बनाने का है। अभी अभी बम्बई से कोकण इलाके में उरण स्टेशन तक रेल मार्ग बना है। परन्तु उतने से ही कार्य चलना असम्भव है। यह मार्ग आगे रत्नागिरि सावन्तवाडी होकर गोआ तक होना चाहिये। केवल रत्नागिरि जिले की ही जनसंख्या 22 लाख से अधिक है।

इस जिले की भौगोलिक रचना बड़ी ही विचित्र है। पश्चिम में समुद्र और पूर्व में सह्याद्रि का दुर्गम पहाड़ इन दोनों के बीच 300 मील लम्बाई का यह एक जिला है। वर्षाकाल में समुद्री प्रवास होता है, तब मोटर बसों का एकमात्र साधन आवागमन के लिये रहता है। तथापि वहां पर 200 इंच तक वर्षा होने के और नदी नालों में बाढ़ आ जाने के कारण रास्ते खराब हो जाते हैं, यानी मोटर-बस आदि के रास्ते टट फूट जाते हैं जिससे आवागमन की सभी व्यवस्था छिन्न भिन्न हो जाती है और वहां की जनता का सम्पर्क दूसरे क्षेत्रों के साथ टूट जाता है, ऐसी अवस्था में इस नये रेल मार्ग को बनाने की नितान्त आवश्यकता है।

मेरा चौथा सुझाव यह है कि पूना से मीरज तक जो मीटर गेज का रेल रास्ता था वह अब ब्राडगेज बन रहा है। उसको आगे कोल्हापुर तक बढ़ा देना चाहिये; क्योंकि कोल्हापुर तक उस क्षेत्र में सबसे बड़ा शहर है। वहां यूनिर्सिटी बनने से वहां विद्या का बड़ा भारी केन्द्र भी बन गया है। वहां बहुत बड़ा व्यापार का केन्द्र भी है तथा मशीनरी बनाने के अनेक उद्योग केन्द्र भी हैं।

मेरा पांचवां सुझाव यह है कि पाचोरा से जामनेर तक अब एक नेरो गेज रेल गाड़ी

चलती है उसको आगे बढ़ा कर चिखली से हिंगोली जंकशन को जोड़ देना चाहिये। यह रेल मार्ग जोड़ देने से पश्चिमी महाराष्ट्र, विदर्भ और मराठवाड़ा, ये महाराष्ट्र के तीनों क्षेत्र जो कि अनेक वर्षों से अलग पड़े हैं एक सूत्र में आ आयेंगे।

मेरा एक और सुझाव यह है कि विदर्भ के खामगांव और अमरावती, यह दो बड़े शहर बम्बई, कलकत्ता रेलमार्ग से दूरे पड़े हैं। सारे भारत में इन दोनों केन्द्र पर कपास का व्यापार सबसे अधिक चलता है। वहां के कपास और खिनीला भारत के कई प्रदेशों में वितरित किया जाता है। दोनों शहरों मुख्य रेल मार्ग से दस किलोमीटर अलग रेल रास्ते पर हैं। वहां से कपास बम्बई भेजने में ज्यादा समय लगता है, खर्च भी अधिक होता है। किसानों को हर साल करोड़ों रुपये की क्षति पहुंचती है, अर्थात् बम्बई-कलकत्ता रेल मार्ग इन दोनों शहरों पर से जाने की सीधी व्यवस्था करनी चाहिये तथा मरा वाड़ा में ब्राडगेज गेज के ऊपर लातूर रोड रेलवे स्टेशन है वहां से नेरो गेज रेल का लातूर स्टेशन 20 किलोमीटर के अन्तर पर है।

उपसभापति : आपका भाषण लम्बा हो गया और दो मिनट ही बाकी रह गये हैं।

श्री पंडरीनाथ संतारामजी पाटील : मैं दो मिनट पर खत्म कर दूंगा। तो इस वजह से गाड़ी बदलने में यात्रियों को बहुत ही कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। यदि 20 किलोमीटर दूरी का रेल मार्ग जोड़ दिया जाये तो यात्रियों को बड़ी सुविधा प्राप्त होगी।

(Time bell rings)

अब मैं कुछ छोटे सुझाव शासन को प्रस्तुत कर रहा हूं कि नागपुर-पूना एक्सप्रेस शुरू करने की लोगों की मांग बहुत पुरानी है और बीच बीच में यह गाड़ी चलने की अफवाह भी सुनने में आती है, परन्तु इसका निष्कर्ष कुछ भी नहीं निकला। बम्बई,

[श्री पंडरीनाथ सीतारामजी पाटील]  
 कलकत्ता, नागपुर होते हुये एक जनता  
 एक्सप्रेस चलनी चाहिये; क्योंकि इस रास्ते  
 में गाड़ियां कम होने से दो दो दिन तक यात्रियों  
 को स्टेशनों पर पड़े रहना पड़ता है, लगभग  
 तीन साल पहले इस समागृह में मैंने ऐसे  
 सुझावों को रेल मंत्री महोदय के सामने  
 रखा था, परन्तु उसका निष्कर्ष कुछ नहीं  
 निकला ।

मुझे अब पूर्णतः आशा है कि रेलवे  
 मंत्री महोदय मेरे सुझावों से सहमत होंगे  
 तथा विशेष रूप से ध्यान देंगे ।

SHRI P. K. KUMARAN (Andhra Pradesh):  
 Madam Deputy Chairman, I rise to oppose  
 this Budget. The Railway Minister, while  
 replying to the discussion in the other  
 House, announced some minor mercies to the  
 travelling public. I do not consider the  
 concessions, which he announced, as worth  
 acknowledging. He originally planned to  
 collect Rs. 47 crores per year from the public,  
 i.e., Rs. 23 crores from the merchants on  
 their goods and Rs. 24 crores from the  
 passengers. He was kind enough to give us  
 a little bit of economic philosophy along with  
 that. He says that the passenger fares  
 do not go into the price system, do not  
 create an inflationary situation in the  
 price structure. May I know from him  
 what happens to the price of a ticket which a  
 vegetable vendor purchases? I can understand  
 that if an employee in this Parliament or in the  
 Secretariat everyday travels from Faridabad  
 to Delhi or from Ghaziabad to Delhi, that,  
 of course, cuts into his expenses. Suppose the  
 ticket is sold to a vegetable vendor or an egg  
 vendor or a milk vendor. What happens to  
 the cost of the ticket? He raises the price and  
 passes it on to the consumer and that is not  
 a speciality with him. What happens to the  
 large number of passengers who are  
 travelling on business not for pleasure, not  
 for comfort? So, this argument that it does  
 not create an inflationary situation is not  
 correct. Suppose, I get a basket

of mangoes from Vrjayawada or a bag of wheat  
 from Amritsar. That cuts into my  
 consumption. So, to argue that any rise in  
 the passenger fare does not reduce the money  
 which is available with me for expenditure or  
 that it does not create an inflationary situation is  
 not correct. He has been misled. The  
 complicated brains in the Railway Board might  
 have thought of such things and he should not  
 have repeated it here. I request him to strike  
 off that phrase from his speech. THE  
 MINISTER OF (RAILWAYS (SHRI C. M.  
 POONACHA): May I just interrupt my  
 hon. friend? I have not been instructed to  
 say these things. I have felt it clearly  
 and I am of the view that the increase  
 in passenger fares is not inflationary in  
 the strict sense of the term.

SHRI P. K. KUMARAN: That is exactly  
 my point.

SHRI C. M. POONACHA: In the case of  
 any freight increase there is some inflationary  
 tendency.

SHRI P. K. KUMARAN: It is the same in  
 the case of an increase in the passenger fares.  
 What about the people who travel on  
 business? The large number of people, who  
 travel on business, pass on the increase in fare  
 to the consumer. So, it is not correct to argue  
 or even correct to say that the increase in  
 passenger fares does not create an inflationary  
 situation. It is a wrong argument.

SHRI C. M. POONACHA: That is your  
 view.

SHRI P. K. KUMARAN: Now, he expected  
 Rs. 142.84 crores surplus this year, i.e., for  
 1967-68, out of which dividend to the General  
 Revenues is Rs. 141.56 crores, leaving a small  
 surplus which, of course, is now wiped out as a  
 result of his recent announcement. This  
 dividend is based on 5.75 per cent for the major  
 part of the capital and 6 per cent for the minor  
 part. Looking to the rate of return for the last  
 seven or eight years, what do we find? In  
 1961-62 it was 5.9; in 1962-63 6.5; in

1964-65 4.9; in 1965-66 5; in 1966-67 5.4; in 1967-68 he is expecting only 4.7. Any concern which gets only an average of 5 per cent return, how can it pay interest on the capital at 5.75 or 6 per cent? Is this for keeping the concern running? He quotes the findings of the Convention Committee. I do not know whether all the facts were placed before the Convention Committee. The Convention Committee did recommend and this House also approved of it, but on going deeper into the facts we find that the Convention Committee's recommendation was wrong. The Railways are in no position to give a 6 per cent return on the capital advanced by the Government. I do not understand what is the harm if the contribution to the General Revenues is reduced to Rs. 100 crores; nothing is going to happen. Last time when they wanted to increase the contribution, they never quoted the Convention Committee. They unilaterally increased it, and although the Committee had said 4.25 per cent, they increased it to 4.75 per cent, and again from 4.75 per cent to 5 per cent. The Convention Committee's recommendation was overruled. In this case I do not understand why they could not reduce it to Rs. 100 crores. If it is reduced to Rs. 100 crores, the position is that this increase in freight rates need not be there. If this contribution to the General Revenues is reduced from Rs. 141.56 crores to Rs. 100 crores, there is a surplus of Rs. 41.56 crores, and this increase need not be there and he need not put extra burden on the travelling public and the Railway using public. That is one point.

Then the question of economy comes. His complaint was, and it is correct, that the traffic which they expected did not turn up, and so they had to put up with losses. In order to bring about economy in the railway system, some of the top stars of the Railway Board are travelling up and down the country and suggesting that a peon should be reduced here, a sweeper should be reduced there,

or a station master should be cut down there. All sorts of silly things are being done. Economy consists in effective utilisation of assets. What is happening? Yesterday also I heard Mr. Sinha mentioning that. I have been going through their own figures. As far as the effective utilisation of the assets is concerned or rather as far as efficiency is concerned, there has been stagnation for the last five years. I am quoting the figures which he himself has given in this book regarding performance of the Railways. In 1938-39 they were using 27 broad gauge locomotives for moving 1 million net tonne kms. of freight traffic per day. That figure came down to 22 in 1955-56. In 1960-61 it is 20. After 1960-61 there is stagnation. In 1961-62 it is 21; there is a rise. In 1962-63 again they somehow put it down to 20. In 1963-64 it is 20. In 1964-65, 21. In 1965-66 again it is 20. Complete stagnation. There has been no improvement in performance during these five years. There is absolute stagnation in efficiency or utilisation of the capacity of the Railways obtaining in India. The same is the case with the metre gauge also. In the case of metre gauge engines, generally it is twice that number. In 1938-39 they were using 56 engines for the same traffic. Now they are using 41 engines. There is another aspect. Here are the figures about net tonne kms. moved per annum per tonne of capacity. In 1960-61 it is 16,558. In 1961-62 it is 16,143. There is a decline. In 1962-63 it came to the level of 16,631. But in 1964-65 it came down to 15,211. In 1965-66 it is 15,525. There is a steady decline here in utilisation capacity. How will the Railway Minister explain this stagnation, this incapacity to use the available capacity? It cannot be explained by the lack of traffic which failed to turn up. That was only some 23 million tonnes, because they created extra capacity in the steel sector and the steel mills failed to turn it up. We do not know where the Fourth Plan is; even the dead body is not to be seen. So that part of it cannot be seen. Here and there i



[Shri P. K. Kumaran.]

certain branches there might have been improvement. But it is not in general terms.

Now, I will take a particular branch. Diesel traction was introduced in the Southern Railway I think some three or four years back. In 1963-64 the average speed of a diesel goods train was 27.80 kms. per hour. In 1965-66 it has come down to 22 kms. Diesel engine was introduced with the idea of improving our performance, increasing the speed, but within three years the Southern Railway has brought down the average speed of a diesel goods train from 27.8 kms. to 22 kms. It is a concrete instance. How will he explain it. Let us see the expenses side of it. What is the economic result of this inefficiency? To run 100 kms. of diesel goods the expense incurred by the Railway is Rs. 2089 in 1963-64. Because of the decline in speed, because of the inefficiency in utilising the existing capacity, existing engine capacity and traffic capacity and everything, in 1964-65 this expense for running 100 kms. has increased to Rs. 2550. In 1965-66 it is Rs. 2504. The efficiency is coming down and the expenses are going up. Naturally he will run into loss and this loss is being passed on to the poor passengers who are using it.

I want to make one thing clear. I do not suggest the abolition of the entire passenger fare increase or the freight increase. But I do believe that the commodity should pay its way. If there are any commodities which the Railways are now carrying for lesser freight than the actual cost of carrying it, that aspect must be looked into. For example, only the day before yesterday I was going through the balance sheet of a cement factory. The entire capital investment of the factory was only Rs. 75 lakhs. The profit which the factory made last year was Rs. 51 lakhs, that is 67 per cent. If a factory is making 67 per cent profit, I do not understand why the Railways should carry coal for that at a concessional freight. In such cases I do agree that there is a

case for increase. At least those commodities should pay their way for transport. To that extent I would agree. Otherwise there is no case. But by absolute mismanagement and under-utilisation of capacity, this situation has been created by the Railway Ministry and there is no justification for them to increase the freight. Now let us see why efficiency has gone down. The other day, the Kuppam accident took place and a number of people died. The Railways will suffer a considerable amount by way of compensation payment, loss of traffic, loss of rolling-stock and damage caused to the engine and all that. What about loss to the country? Perhaps, a future President of India also might have died at Kuppam, we do not know. But anyway, the reason given for the accident was that there was no brake power. Why should the engine develop any fault by which the driver is not in a position to apply the brake? I am not going to guess anything, whatever may be the result of the enquiry. That is another matter. But there is a defect. In the name of economy, a sufficient number of mechanics are not provided in the loco-sheds or in the maintenance sheds, with the result that when an engine is to be ready at 5.00 a.m. and it is to start at 6.00 a.m., there will be an insufficient number of mechanical fitters or boiler makers or other categories of people. When they come to work, the engine examiner says, "Somehow manage and keep the engine ready." Then the train starts. After passing through three or four stations, the engine develops trouble. The same thing happens with the wagons also. There is a system of examining the wagons at wayside stations. For this purpose, there is a wagon-checking team; on the Central Railway, we have a team of 11 workers, one train examiner, some fitters, some khalasis, some wheel-tappers. In the South Eastern Railway, they have sanctioned seven people. On the Southern Railway, there are only five. One day I was watching at some yard. These five gentlemen start from one aide,

from one end, of the train. Normally, nowadays a goods train consists of sixty or seventy wagons. They test the first ten vehicles. Then the time is up. The time given is only ten minutes. After checking the first five or ten vehicles, they conduct a march past up to the other end. If, in the meantime, they find a wagon whose spring is suspected to be flat or anything of that sort, they stop there, look at their watches, look at the wagon and then say, "God is great" and go on. This is how it happens. After passing three or four stations with such wagons or due to some other trouble, the train gets stalled.

So also, there is the engine trouble. If there is any engine trouble, normally it will take seven to eight hours for another engine to come and pick up the train. Next, another forty or sixty or seventy minutes are taken for shunting to be done, for that wagon to be detached, and the remaining train to proceed. What is the loss here? The loss for a diesel train detained for one hour, on an average, is Rs. 550. Now, if such a goods train is detained en route, either due to some accident or due to any other reason, the loss is the same; because perhaps the expenditure on the diesel oil may be a little less because even if the train is not running, the diesel oil is still being consumed. The staff are on duty. The stock is lying stable. So, every hour of detention costs nearly Rs. 500 as loss. If a train is stopped for eight hours, the loss is about Rs. 4,000. Now, as against this loss, just compare the salary of an ordinary fitter in a loco-shed. He may get Rs. 110 plus dearness allowance, totalling Rs. 150. Just compare the wage of an ordinary fitter with the loss incurred by the stalling of a goods train or by the breakage of engines. Where is the economy? That is why I say that the economy measures that they are taking by cutting down the number of porters, etc. are not economy measures at all; as a matter of fact, I do not think there is any surplus staff on the Indian Railways. The increase in expenditure incurred on the staff is commensurate with the increase in

traffic. The only increase which I do not approve of is that on the fuel. And there is a very good reason. In olden days, first-grade coal was being used. Now, you use second or third-grade coal; the quality of the coal used is inferior and the cost goes up. As far as the other things\* are concerned, there is no extra expenditure. But this kind of cutting down the small staff is not going to solve the problem. While they reduce the number of lower staff, what are they doing? The Southern Railway was bifurcated and a new South Central Railway was formed some time back. Two divisions of the southern Railway went over to the South Central Railway. Hitherto, there was a Public Relations Officer. He was getting, I think, the divisional scale or something. Two divisions were removed from his jurisdiction; yet he is given a higher grade. This is one of the measures of economy. At Agra, there is an Area Superintendent. Under him, there are two sections. One is the Bayana-Tundla section, a distance of 60 miles. On an average, there are 10 goods trains and eight passenger trains on a day. There are one Chief Controller and seven Controllers to look after that section. Under the same area officer, there is

another section, that is the Agra-Tuglakabad section, 100 miles. That section is working with four Controllers. Where is the necessity for seven Controllers in the Bayana-Tundla section? This is the economy which they effect. But they go on searching where a peon is in excess, where a clerk is in excess. In effecting economy, the socio-economic conditions of the poor people should also be taken into consideration.

Now, the IBM machines have been introduced on the Southern Railway to look after the accounting and statistical things. The hire charge\* for the IBM machines which the Southern Railway is using are Rs. 38,000 per month for two shifts of seven hours each. Now, if those machines work one hour extra, they must be paid overtime, unlike the railwaymen in whose case they say that this rule is not fulfilled or that

[Shri P. K. Kumaran.] rule is not observed. These machines owned by the Americans are not going to listen to you; they must be paid overtime. These machines have replaced a number of clerks. Suppose two hundred clerks are to be appointed, even their whole salary and dearness allowance will not come to Rs. 38,000. You have introduced these machines for which this huge amount is paid as hire charges. And then, those carbon papers after being used go into the waste-paper basket; there is the air-conditioned room that is being used for this purpose—some Members were explaining all these things the otherday—and then two hundred clerks are replaced. What is the cost of maintenance of 200 clerks? Two hundred clerks mean two hundred wives and at least three hundred children in addition. Why do you deprive those 500 souls of their living by introducing these machines? I am not against introducing these machines as such if we invest and manufacture our own machines, or simple calculators, thereby this surplus staff can be diverted to that manufacturing side. On that basis, we can go in for modernisation; we are not against it. These machines have become obsolete in America which has gone in for higher type of machines, where even the machines have started thinking. So, when these machines became obsolete, they advised your predecessors, "I have got obsolete machines. You please become modern. You use these machines." And you have purchased them. And this is the situation prevailing here. This is wrong. We are not ready for these things. This is another case of their economic drive. The expenditure incurred is more than what those clerks would have been paid. Apart from that, a social injustice has been done. About 500 people have been left without food or shelter. This is another type of economy that they practise.

Now, there is another thing. They have issued instructions to all the railways to collect the names and details of people who have completed

50 years of age or 25 years of service. Circulars have been issued. I received a copy from the Western Railway. Now, the position is that people can serve upto 58. And I know the case of a Divisional Superintendent who issues the instructions to all the people who have reached 55 saying, "You are about to retire." And then the concerned man should go and see him. A sum of Rs. 2,000 passes. The notice is returned and the man serves up to 58. There is nobody to transfer these Divisional Superintendents. If this thing goes on the same thing will be repeated.

And what is the basis on which you decide whether he should continue up to 55 or not? This is not correct. This suggestion of 50 years should be withdrawn, and also there should be no question of extension upto 58. Every employee should retire at 55. And if you have to retire anybody at 50, retire these top bureaucrats of the Railway Board. The younger elements will look after the affairs of the country better than those who are unable to get out of the old rut of imperialism, a habit which they acquired during the British Raj. It is the bureaucratic manner in which the whole thing is functioning. Hence all these troubles. Thank you.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Parimal Ghosh. How much time would you need? Ten to fifteen minutes?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI PARIMAL GHOSH): Yes. Madam Deputy Chairman, for the last two days we are having these discussions on the Railway Budget. Many hon. Members have commented on the Railway Budget. They have also given their suggestions for which we are grateful. We will try our best to accommodate as much as possible, the suggestions that have been given. Here, Madam, I would like to cover some of the points that have been mentioned by hon. Members.

Hon. Mr. R. P. Sinha was commenting that there is no need for increas-

ing the freight and fare particularly in this year and the entire gap could have been covered by drawing from the General Revenues. The point here is that if the Railways have to keep all their obligations, then the gap in that case would not have been only Rs. 37 crores but it would have been Rs. 67 crores.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BARGAVA) in the Chair]

It would be Rs. 17 crores on account of revenue earning loss, Rs. 14 crores on account of dearness allowance and higher price of steel, Rs. 16 crores for contribution to the Depreciation Fund and Rs. 20 crores towards the loan that we have already taken from the General Revenues. By increasing the fares and freights we have tried only to cover to the extent of Rs. 37 crores. That has been further reduced by Rs. 31 crores by the concession that has already been announced by the Minister in the other House of Parliament.

I may mention that we are not even contributing Rs. 115 crores that we are to contribute towards the Depreciation Fund. We have not provided for the repayment of Rs. 20 crores that we have already drawn from the Development Reserve Fund. Now if the entire deficit were to be drawn from the General Revenues, what would be the position? The position would have been more over-drafting to the extent of Rs. 67 crores from the General Revenues. The General Revenues would have been over-strained and the Railways would be shifting its own burden to the General Revenues and the position would not have been happy so far as the national economy is concerned.

Now, the hon. Mr. Ruthnaswamy mentioned that the value of land and building and track came to Rs. 1,600 crores whereas the value of rolling stock comes only to the tune of Rs. 1,070 crores. On this point I would like to mention that the total assets of the entire Indian Railways is to the tune of about Rs. 3,225 crores which includes all the assets of the Railways. If we categorise the assets,

the value of land, building and track would be to the tune of about Rs. 1,600 crores while the value of the rolling stock and the other machinery is Rs. 1,070 crores. Here the point is that the track also includes permanent way materials which is its part and parcel and as necessary for the running of the Railways. If we take the value of these tracks away, then the total amount spent towards buildings and land would be only to the tune of Rs. 400 crores. If we compare this figure with the total investment made, we will find that there is no disparity in this matter.

Mr. Vice-Chairman, many hon. Members wanted to know why we are not reducing our contribution to the Central Revenues. In this respect I would like to mention one point. After all, the Railways are the biggest public sector enterprise in this country; and I think, the second biggest Railways under unitary management in the world. When so much money has gone into it, naturally, the general public will expect that the Railways should at least stand on their own legs. What is this contribution? It is the interest on the money that is being taken from the Central Government. That also has been paid not at the rate of 6 per cent. Till 1965-66, the dividend rate was 4½ per cent. only. But from last year, the rate has been raised to 5½ per cent in respect of capital invested upto 31st March, 1964 and 6 per cent on new capital invested from April, 1964. In that there are certain exceptions also. There are certain strategic lines which are not remunerative and for these we do not pay 6 per cent on the capital expenditure incurred on these lines.

Further there is another exception that for the first five years or during the time of the construction of new railway lines, on the capital that has been invested so far, the dividend or interest is not paid on that amount for that period. If we take the overall, actual quantum of interest that we paid in 1966-67 it works out to about 4 per cent, only of the capital at-charge and not even 6 per cent/

[Shri Parimal Ghosh.]

Sir, many hon. Members mentioned that in our railway system there should have been only one gauge. Well, for operational purposes and other things, it would have been definitely much better if instead of having three different gauges we had one gauge. But the Indian Railways have not been under one company or Government. There were different companies. Then there were places where wider gauge was not possible. There were places where the traffic did not justify even the metre gauge. And as such three different gauges have come into existence. But at this stage even if we think of converting the narrow and the metre gauges into broad gauge the estimated conversion cost would be to the tune of about Rs. 1,600 to 1,800 crores. Considering that huge amount involved and considering the condition of the country today, it is not possible to convert all the lines from metre gauge and narrow gauge into broad gauge.

SHRI DAHYABHAI V. PATEL (Gujarat): It is only one year's deficit, in the Central Budget. What is it?

SHRI PARIMAL GHOSH: However, looking at the efficiency aspect, I feel this is a necessity. Therefore, wherever there is new construction of metre gauge, sub-structure and other things are kept in such a way that conversion from metre gauge to broad gauge may not prove very costly at that time. Many hon. Members have also mentioned here about the introduction of more trains and augmentation of load in the goods trains. Well, the Railways being the main source of transport, this sort of demand naturally would be very legitimate. I can assure the House that it is the endeavour of the Railways to introduce as many trains as possible. However, for the guidelines of the House, I would like to refer to one point here; that is, about 700 new trains have been introduced during the Third Plan period and the runs of 385 trains had been extended involving an additional train kilometres of over 80,000 per day.

Further, during the year 1966-67, alone, a total of 124 trains—68 on the broad-gauge, 48 on the metre-gauge and 8 on the narrow-gauge—had been introduced and the run of many other trains had been extended. The haulage of the goods trains had been augmented by introduction of dieselisation and electrification.

SHRIMATI C. AMMANNA RAJA (Andhra Pradesh): Not where it is needed.

SHRI PARTMAL GHOSH: There have been quite a number of criticisms on the question of late running of trains. Well, it is a fact that recently the punctuality of the train? has been very much impaired. If we look to the various factors which have resulted in the late running of trains, we will find that there are certain factors over which the Railways do not have much control. I will just mention some of them here like the bandhs, gheraos, alarm-chain pulling, etc. I am just mentioning that these are the factors which have also contributed to the late running of the trains. You see for example, if one train is stopped by alarm-chain nulling, then it has a snowballing effect on the other trains also. So these are the factors—I do not say that these are the only factors because of which punctuality has been impaired—over which the Railways have no control.

SHRI P. N. SAPRU (Uttar Pradesh): How many gheraos have you had?

SHRI PARIMAL GHOSH: I do not have the exact figure, but there have been gheraos. Now, Mr. Vice-Chairman. I would like to mention here about inspection carriages.

DR. B. N. ANTANI (Gujarat): The Minister is spoiling his own case by mentioning gherao.

SHRI PARIMAL GHOSH: How do I spoil my case? I do not follow that. Now I would like to mention about the inspection carriages. Hon. Members have asked that when officers of other departments go by planes and ordinary trains, why it should be necessary for the Railway officers to-

have these inspection carriages. In this respect, we should realise that the very system of the working of the Railways, the very nature of the working of the Railways is not exactly the same as the working of other Government departments. In the Railways, we have about 8,000 stations, 68,000 kilometres of track and a large number of depots and yards and the officers have to go from one part of the country to another. These inspection carriages are used not only for the purpose of movement but also for the purpose of their residence. These carriages go to the remote places, into the yards and other places, where there is no special arrangement for their stay and food. And looking at the extensive Railway activities, these inspection carriages are absolutely necessary for the use of the Railway officers. While moving in the inspection carriages, they go on inspecting certain other things like signalling, the condition of the track and so on. These things are also done. Their movement is also facilitated as they can work in the day time and travel in the night without waiting for any other conveyance.

There was also a point raised that the Indian Railways are very much over-staffed compared to the foreign railways. While compared to the foreign railways, it is a fact that the Indian Railways are definitely over-staffed. But if we consider the conditions of the foreign railways and compare them with the conditions of the Indian Railways then you would realise that the Indian Railways are actually not over-staffed. In the foreign railways mechanisation, dieselisation and electrification of the track and innovation of modern methods are so very common, while in the Indian Railways, these are still in an infant stage. We have, of course, taken up some of the lines for dieselisation and electrification and there we have definitely reduced the number of staff. Gradually with the introduction of these modern methods, the Indian Railways also will be on a par with the foreign railways so far as the staff question

is concerned. Even then proliferation of the staff has definitely been checked and it would be our endeavour that as and when we improve these methods, the staff strength also will get readjusted.

Another point that was raised was that whenever we go in for economy, we always try to go from the bottom. That is not always a fact. The point raised has been that gazetted officers and high senior officers are not touched. But if we look at the organisation and the working of the Railways for the last two years, we will find that quite a number of posts of gazetted officers and big officials which were rendered vacant, have never been filled. They have been declared surplus and surrendered already. A definite instruction has been given to the Railway Board and the General Managers and to the Divisions that in respect of posts of high-grade officials, wherever it is possible, they should be surrendered and abolished as soon as possible. The total number of officers will be about 6,500 compared to the 13-14 lakhs of employees whom they have to manage.

Then, most of the Members had mentioned about absorption of casual workers in the Railways . . .

SHRI P. K. KUMARAN: What is their total number?

SHRI PARIMAL GHOSH: I do not have the exact figure, but I think it would be to the tune of about 4 lakhs. Now there are two types of casual workers in the Railways. I must make one point clear. There are projects for which we employ certain people, depending upon the type of work—seasonal, sporadic and intermittent. Quite a number of workers are employed to work for a short period and sometimes even for a longer period. Now in the stricter sense, these employees are not exactly Railway employees. They are retrenched as and when the project is closed. There are the other type of casual workers in the open line. Now our endeavour is this. The policy that we have adopted is that

[Shri Parimal Ghosh.]

as far as possible in the open lines, where the workers are not involved in project work, their absorption should be made. We are now working on that—to try to absorb as many casual workers as possible, and for that direct recruitment for the time being has to be done.

SHRI P. K. KUMARAN: One clarification. In a letter written by you to Mr. Bhadram, you have mentioned that the wages of a casual worker—the wages recommended in the case of the Visakhapatnam Marshalling Yard—have to be calculated by multiplying the daily wage by 26 and dividing it by 30. Where did you get this wonderful calculation?

SHRI PARIMAL GHOSH: The wage that has to be determined for the casual worker is the wage that has been recommended by the district officer where the persons work. You are talking of the method for the purpose of calculating overtime wage.

SHRI P. K. KUMARAN: Paid, holiday, does not mean that you must cut out from the daily wage.

SHRI PARIMAL GHOSH: I do not know about that point.

SHRI P. K. KUMARAN: That is what I call 'cheating the worker.'

SHRI PARIMAL GHOSH: Another point was raised by Shri Sen Gupta regarding City Allowance in Kanchra. para section. This point has been previously referred to also a number of times and has been raised in Parliament during the Question Hour. This point has been gone into several times and explained. I would like to give the main criterion for which the City Allowance is granted. One is that the staff should be serving in the adjoining areas provided such areas are physically contiguous to the main city. Here Mr. Sen Gupta mentioned that contiguity means the municipality and he has taken the number of municipal towns -which are really contiguous but for

the purpose of determining the City Allowance, we have not taken the municipal consideration. We have taken the consideration that it must be contiguous to the main city. What is the main city? From Kanchrapara the main city to be taken into consideration is Calcutta and if we take that, we will find that there is no contiguity on that point.

Another point he mentioned was about the Circular Railway in Calcutta. Coming from Calcutta I am also realising the difficulties of the Calcutta people. This is a problem which is also engaging not only the mind of the Railway people but also the minds of the Transport Ministry and the West Bengal Government. They have already formed a Corporation in the name of CMPO. They have gone into details of that matter but on the Railway side also we have already deputed one of our senior officers to prepare a project report and go into the details of the cost structure and the justification of traffic, etc. and I hope within a short time the report will be available to us and as soon as that report is available, our sincere consideration to that will definitely be there.

I would like to mention about some points mentioned by Members about providing employment to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes. They are under the impression that probably the Railways are not doing fairly in the recruitment of Scheduled Classes and Schedule Tribes. As a matter of fact there is a reservation in the Railways of 12½ per cent, for the Scheduled Castes and 5 per cent. for the Scheduled Tribes.

SHRI B. K. GAIKWAD (Maharashtra): In what class?

SHRI PARIMAL GHOSH: In Classes III and IV and also in the Officer class—in each grade. This is the percentage fixed that 12½ per cent. Scheduled Castes and 5 per cent Scheduled Tribes should be recruited.

SHRI B. K. GAIKWAD: My information is 12½ per cent, has been reserved in Classes I and II and 17 to 18 per cent, in Classes III and IV.

SHRI PARIMAL GHOSH: I am not very clear but I will check up on that but what is the position in the Railways today? We will find that about 214,000 Scheduled Castes have been recruited in all categories ranging from Class I to Class IV which represents about 15·8 per cent, of the total staff of 13½ lakh Railway employees. Similarly the number is about 35,000 for the Scheduled Tribes.

SHRI B. K. GAIKWAD: May I know whether gangmen who are workers have been included in that? If they are, they get an earning of Rs. 3·50 only per day.

SHRI PARIMAL GHOSH: I will give the break-up for the Scheduled Castes in the different categories. In Class I, the Scheduled Castes are 84 and the Scheduled Tribes 15, total 99.

SHRI B. K. GAIKWAD: Out of how many?

SHRI PARIMAL GHOSH: That percentage unfortunately I do not have with me. The percentage about Scheduled Caste—the total percentage is 15·8.

SHRI B. K. GAIKWAD: I want to draw the attention of the Minister ..

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M-P. BHARGAVA): You will have your chance.

SHRI P. K. KUMARAN: The gangmen who constitute about 7 to 8 lakhs, most of them, are Scheduled Castes. In each gang you will find 90 per cent. of the people are Scheduled Castes. That is the lowest job available in India. So there is no benefit in giving the percentage. It should be given for higher categories. That is what he is pointing out.

SHRI C. M. POONACHA: In addition to what my hon. colleague has furnished, may I submit that to the extent Class III staff is concerned, the recruitment is by the Railway

Public Service Commission. They are the recruiting authority and according to the stipulations made, the recruitment takes place. Oftentimes the required number of candidates do not turn up. Anyhow they are making every effort to see that the proportion as stipulated, is adhered to. So far as Officer class recruitment is concerned, that is done by the U.P.S.C. and they are also guided by these. Oftentimes in certain specialised categories certain percentage of posts having been reserved for the Scheduled Castes and Schedule Tribes do not get filled up for want of specially trained personnel in that specialised class of appointment but even there it is the UPSC, and the respective Railway Service Commissions. They are applying the standards and norms and they are doing their best. This is the position as has emerged from out of recruitment over a period of time. These reservations are applicable only for recruitment and not at the promotional stage.

SHRI M. RUTHNASWAMY (Madras): To which class gangmen belong?

SHRI C. M. POONACHA: Class IV.

SHRI B. K. GAIKWAD: Fifth class.

SHRI PARIMAL GHOSH: On this issue, there have also been two specific cases raised about two Scheduled Caste people—one about Chandra Bhan Singh and another about Siya Ram Aherwar. It has been alleged that there has been discrimination in the treatment by the Railways so far as their appointments were concerned. This matter has been agitated upon for a long time and has been raised in Parliament and the matter has been referred to the Prime Minister. The facts of the cases are these: These two boys were selected for training. The training was to be for 3 years. After the completion of the 3 years\* training period these boys were supposed to appear for a training test. They appeared and both of them failed in the first test. Then the training period was extended for another 6 months and after that they were called



[Shri Parimal Ghosh.] to appear in the test. They appeared and failed. Normally, only one chance is given to each trainee for appearing in the examination and if they failed, another chance is given but considering the case that they belonged to the minority community, another chance was given to them and one of them did not turn up for training at all in spite of several reminders and after that we thought probably he had left on his own and the other did appear in the final training test and he failed. Considering this position and the probable chances, paving been given to him, after that also, Mr. Chandra Bhan Singh, who originally was working as a 'C' class personnel, when he failed in all the training tests, was offered the same job but he did not accept it.

My view point is this that if we look at the Railway Budget from all angles, however we might talk about the deficiencies, faults, etc, but even supposing we economise on the staff and other things, how much percentage of

money would be saved? But 4 P.M. the main point here, Sir, is

this that railways is the only public sector enterprise which has fulfilled its commitments, those asked by the Planning Commission, to the extent they were applicable to the first year of the Fourth Five-Year Plan period, and they expected that along with the fulfilment of their commitments all the other sectors would, have developed the tempo of their activities, and the traffic that should originate with the fulfilment of the targets set for other sectors, if that traffic would have come, then there would have been no occasion for the Railways to be in the stage in which it is today where, even though the capacity is available, the expected traffic is not forthcoming for movement by rail.

SHRI BIRA KESARI DEO (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, much has been said about the railways in the last three days, and I am coming to my points straight.

Sir, since the days of our late Prime Minister, Pandit Jawaharlal Nehru there has been a big clamour in the country for national and emotional integration. Sir, many committees have been formed for that and many good things have also come out of it including the singing of the national anthem after a cinema show and at the end of other events like that. But, Sir, the greatest factor in national integration and emotional integration is that the youth of this country should move a lot in this wide and big country. Now by increasing the railway fares the Minister has brought about slackness in the mind of the youth, has made him not to travel both for pleasure and for sport. So, Sir, my humble request to the Minister through you is that, at least for the sake of sports, football teams, cricket teams and teams like that should be given the concession in the matter of travelling from one place to another and to compete in the recognised tournaments meant for schools or colleges, whether they be confined to one State or extended to more than one State, I mean the inter-State tournaments. This is my point number one.

I now come to point number two. Just now before me the Minister of State said that the Railways have fulfilled their commitments in all their plans. Sir, you will find that today, in the Visakhapatnam port, new berths have been built for exporting iron ore. Bailadilla iron mines, are the biggest in the world, have been opened up. The D. B. K. Railway has made a rail route from Visakhapatnam to Jagdalpur, which may be a truly good engineering feat, but at the same time I should say that it is quite an uneconomical route. If I am not wrong, six million tonnes of iron ore will be brought down from Bailadilla to Visakhapatnam. Under the present arrangement, this new line will start from the sea level and go up to a height of four thousand feet. It crosses forty-seven tunnels. To take the empty wagons four diesel engines having a horse-power of 2,500 are required, and to bring down the loaded wagons

of 3,600 tonnes seven engines are required. What I mean to say is that so many diesel engines are required. Not only that; it consumes a lot of time, and [f we proceed in this manner, to export six million tonnes of iron ore from Bailadilla to Visakhapatnam and then from Visakhapatnam to Japan, 150 trains will be running up and down, 150 going to Visakhapatnam and 150 coming from Visakhapatnam, every day. And the present route of Kottavalasa to Jagdalpur, is quite incapable of managing the whole load on the railways. So, Sir, my suggestion, to utilise in full the natural resources available in iron ore for purposes of exporting it abroad and earning thereby more foreign exchange, my suggestion to the Railway Board is to consider giving an alternative route from Bailadilla to Visakhapatnam. It may be *via* Ambagoda to Lanjigarh Road and then, *via* the R. V. Line, to Visakhapatnam, or any other route. It is up to them to survey and to find out the feasibility and practicability of an alternative route. They will make, what they call, the feasibility-cost study, and then only they will do it. To one of my questions—unfortunately that question was not reached and so "supplementary questions could not be put:—I, of course, had the written answer that the Ambagoda-Lanjigarh Road railway line is not an economical line. But Sir, you will find that only by a small gradient of 1,500 feet the railway comes on the plains. Only if there is that line I feel that this huge iron ore of Bailadilla can be fully exploited, and more and more exports of this ore will greatly add to our foreign exchange resources. Not only that. The Estimates Committee, in its ninety-first report, at page 43, has said that the South-Eastern Railway has not penetrated into the interior of Orissa, Madhya Pradesh and the district of Midnapur in West Bengal so that the potentiality of that area could be developed. Now, Sir, you will find and I am very sure that the Minister will reply that there is no money. But unless we invest money in such good projects, I am sure that we can

make good our deficit, and the Railways will again be the pride of the nation.

My last point is about the minority communities. Under the constitutional guarantees the Scheduled Castes, the Scheduled Tribes, and the Anglo-Indian community have got the reservation only until 1970? After that what? In the competition going on I am very sure that they cannot come up to the standard. I am very sure that the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes will again be pushed out, and the Anglo-Indians will be pushed out of the services by the Indian Railways. So, in order that these three minority communities, who are our weak brethren, can be accommodated, I want a categorical assurance from the Minister that even after 1970, even after the present constitutional guarantee is over, these three communities, the Anglo-Indians, the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes will be given their honoured place in the Indian Railways.

With these words I conclude my speech.

श्री सुरजीत सिंह अटवाल (पंजाब) :

मिस्टर वाइस चैयरमैन, सर, हम इस वक्त रेलवे के बजट के बारे में डिस्कशन कर रहे हैं। यह ठीक है कि रेलवे के वर्क्स ने बहुत अच्छा काम किया है और रेलवे में बहुत से इम्प्रूवमेंट हुये हैं, मगर इम्प्रूवमेंट करने के साथ साथ एफिशिएंसी में बहुत ज्यादा कमी आई है। यहां अभी मिनिस्टर आफ स्टेट साहब ने कहा कि हमने 700 ट्रेनें चलाई और 124 गुड्स ट्रेनें डेली चलाई और ज्यादा लाभ उठाने का बन्दोबस्त किया। लेकिन बजाय इसके कि हम कुछ कमाई कर के पैसैजर्स या दूसरे लोगों के लिये आराम की कुछ चीजें मुहैया करते, हमने नुकसान उठाना शुरू कर दिया और उसको पूरा करने के लिये रेलवे मिनिस्टर साहब माल का भाड़ा बढ़ाने के लिये, पैसैजर्स का भाड़ा बढ़ाने के लिये इस बजट को लेकर आये।

यह एक बहुत बुरी बात है। अगर हम इसी तरीके से अपनी नाकामियत की वजह से

[श्री सुरजीत सिंह अटवाल]

लोगों के ऊपर भाड़ा बढ़ाते चले गए तो वह दिन दूर नहीं—अभी लोग इस रेलवे को चेन खींच कर रोकते हैं या घिराव से रोकते हैं—जब वे इसको तोड़ देंगे, इसमें आग लगा देंगे, कहेंगे कि इस साधन की हमको जरूरत नहीं, जो इतना महंगा है और जिसके लिए हम पैसा नहीं दे सकते।

मिनिस्टर आफ स्टेट ने कहा कि हमने जहां जहां रेलवे की तरक्की की है, वहां स्टाफ भी घटाया है, गजेटेड अफसर भी घटाए हैं, फोर्थ क्लास वर्कर्स को घटाते थे अब गजेटेड अफसरों को भी घटाया है, मगर वे रेलवे बोर्ड के स्टाफ या दूसरे स्टाफ को देखना भूल गए, जहां एक मेम्बर है, एडीशनल मेम्बर है, डिपुटी मेम्बर है, एक डाइरेक्टर है, डिपुटी डाइरेक्टर है, एडीशनल डाइरेक्टर भी है, एसिस्टेंट डाइरेक्टर भी है। मुझको यह समझ में नहीं आया कि एक डाइरेक्टर के बाद बाकी एडीशनल डाइरेक्टर या असिस्टेंट डाइरेक्टर की क्या जरूरत थी। यह सीरियस मामला है। अगर इसको इस वक्त न रोका गया, यह न देखा गया कि हमको रेलवे में एफीशिएन्सी किस तरह लानी है, और इकानामी किस तरह करनी है तो वह दिन दूर नहीं जब हर साल जो रेलवे का मिनिस्टर आएगा वह यही कहेगा कि हमने बड़ी खुशी के साथ 15 परसेंट या 20 परसेंट इन्क्रीज कर दी। यह गौरव की बात नहीं है, खुशी की बात नहीं है हमारे मिनिस्टर साहब के लिए और हमारे उन रेलवे बोर्ड के हाई आफीसर्स के लिए जो 4-4 हजार रुपए तनखाह पाते हैं और सारी चीजें लेते हैं। उन एडीशनल मेम्बरों के लिए भी यह गौरव की बात नहीं है। हमारा खर्चा क्यों नहीं कम होता और हमारी एफीशिएन्सी क्यों कम होती जा रही है। एडीशनल मेम्बर रखने की जरूरत है, डिपुटी मेम्बर रखने की जरूरत है क्या उसी एक कागज को देखने के लिए? एक आइटम को डाइरेक्टर देखेगा, उसी को एडीशनल डाइरेक्टर देखेगा, उसी को डिपुटी डाइरेक्टर देखेगा, उसी को एसिस्टेंट डाइ-

रेक्टर देखेगा—एक डाइरेक्टर को देखना चाहिए। अगर डिपुटी डाइरेक्टर रखने की जरूरत है एडीशनल डाइरेक्टर रखने की जरूरत है तो यह सोचना चाहिए कि हमारे डिपार्टमेंट में इकानामी किस तरह हो सकती है और एफीशिएन्सी किस तरह से हो सकती है। या तो वे इस लायक नहीं हैं या वे चाहते नहीं हैं।

कुछ कन्स्ट्रक्शन कर रहे हैं। सेकिण्ड फाइव इयर प्लान में और थर्ड फाइव इयर प्लान में कितना कन्स्ट्रक्शन हुआ? पहले कुछ लिमिटेड नम्बर आफीसर्स का रहता था कन्स्ट्रक्शन के काम में। लेकिन अब जब कन्स्ट्रक्शन का काम कम हो गया तो आफीसर ज्यादा हो गए। यह एफीशिएन्सी के लिए किया गया है या इकानामी के लिए किया गया है। क्या आफीसर्स की एफीशिएन्सी ज्यादा हो गई—कन्स्ट्रक्शन कम होने पर भी—कि उनकी तादाद और बढ़ा दी गई। मैं मिनिस्टर साहब से रिक्वेस्ट करूंगा कि वे इन चीजों को देखें।

रेलवे का वर्किंग इस स्टेज पर आ गया है कि एक कमेटी बना कर यह सोचना पड़ेगा कि लेबर वर्कर जो पूरा आउटपुट नहीं देते उसका क्या कारण है। क्या उसका कारण यह है कि बड़े अफसरों का उनके साथ ऐसा सलूक है कि जिससे वे नाखुश हैं और पूरा काम जो उन्हें करना चाहिए वह नहीं करते? क्या उनको फाइलों में इतना घूमना पड़ता है कि उनके पास सोचने के लिए कोई समय नहीं है कि हमारी रेलवे किस तरह एफीशिएन्सी से काम करें और किस तरह इकानामी से काम करें? हम बड़े गर्व के साथ दुनिया में कहते हैं, इस हाउस में कहते हैं कि हमारा रेलवे का सिस्टम सबसे बड़ा, शायद दूसरे नम्बर पर है, बहुत अच्छा काम करता है। हम कम्पीट किसके साथ करते हैं? हमारा दूसरा कौन सा साधन है जिससे हम कम्पीट करते हैं। जब हमको कमी पड़ती है, पैसे की जरूरत पड़ती है तो अपने खर्चों को चेक करने के बजाय हम भाड़ा बढ़ा देते हैं, यह

जुलम है। डेफीशिएन्सी को हम दूर नहीं कर रहे। हमको सोचना पड़ेगा, रेलवे बोर्ड को सोचना पड़ेगा कि इस डेफीशिएन्सी को किस तरह से दूर किया जाय। वह दिन दूर नहीं है जब लोग इन चीजों को टालरेट नहीं करेंगे।

बड़ी बड़ी कैरेजेज चलती हैं। इन्स्पेक्शन कैरेजेज होनी चाहिए, लेकिन साथ साथ उनका रिजल्ट होना चाहिए। इन्स्पेक्शन किया जाता है, उसके बाद उसका नोट 3, 4, 5, 10 साल तक घूमता रहता है। मैंने देखा है कि दो-दो, तीन-तीन साल तक वह इन्स्पेक्शन नोट उस जगह नहीं पहुंचता जहां का वह नोट होता है। तो क्या जरूरत है इन्स्पेक्शन की? इन इन्स्पेक्शनों की कोई जरूरत नहीं है। मैं मिनिस्टर साहब से रिक्वेस्ट करूंगा कि इस वक्त के रेलवे बोर्ड के चेयरमैन जब डिवाजनल सुपरिटेण्डेंट होते थे तब वह बहुत एफीशिएन्ट माने जाते थे, अब चेयरमैन हो गए तो उन्होंने यह बजट दिया है मिनिस्टर साहब को कि लो इसको एप्रूव कराकर ले आओ, लेकिन मैं समझता हूं कि यह उनकी बहुत बुरी बात है। इसका मतलब यह है कि उनकी एफीशिएन्सी खत्म हो गई। आगे के लिए मैं रिक्वेस्ट करूंगा कि जो जनरल मैनेजर या जो भी इस पोजीशन पर आता है उसको सीनियोरिटी के हिसाब से न लिया जाय, उसकी एफीशिएन्सी देख कर लिया जाय। जो जनरल मैनेजर जिस सेक्टर में दिया जाय उससे पूछा जाय कि क्या तुम इसको इकानामिकली, अपने वर्कर्स के साथ अच्छा सलूक करके, ज्यादा प्रोडक्शन करके, ज्यादा रिटर्न करके दे सकते हो। ये सारी चीजें देखनी चाहिए। लोग पैरवी करके बन जाते हैं, उसी का रिजल्ट हमारे सामने है कि आफिसर्स परवाह नहीं करते, वे कहते हैं कि हमें तो पैरवी से, अपनी बारी से जनरल मैनेजर या चेयरमैन बन जाना है। उनकी कोई जिम्मेदारी नहीं है। अगर उनकी जिम्मेदारी होती तो वे रेलवे मिनिस्टर को कम्पेल नहीं करते कि भाड़ा बढ़ा दीजिए,

वे यह कहते हैं कि हमें डेवलपमेंट करना है या प्रोजेक्ट्स बनाने हैं, हमारे पास पैसा नहीं है, इसलिए एक साल के लिए या दो साल के लिए हम भाड़ा बढ़ाते हैं, मगर हम अपनी एफीशिएन्सी की बदौलत जनता को ज्यादा सहूलियत देंगे। बजाय इसके हम एक ट्रेक पर चलते चले जा रहे हैं, जैसे रेलवे लाइन का ट्रेक होता है, मेल ट्रेन चली जाती है, एक्सीडेंट हो जाय, कुछ हो, चेक करने वाला कोई नहीं है। हर साल हम भाड़ा बढ़ा दें, यह बड़े गौरव की बात नहीं है। कहने को हम बहुत कुछ कह सकते हैं कि इस वजह से कर दिया, उस वजह से कर दिया, इधर से जोड़ दिया। मैं मिनिस्टर साहब से कहूंगा कि मेरे ख्याल में रेलवे बोर्ड की जरूरत नहीं है। अगर आपने रखना है तो कुछ मेम्बर्स की कमेटी रखिए जो यह सोचे कि एफीशिएन्सी रन कर रहा है, प्रापर्टी कौन सेक्टर रन कर रहा है, इकानामिकली कौन सेक्टर रन कर रहा है। उसके लिए इतना बड़ा रेलवे बोर्ड रखने की जरूरत नहीं है। इतने से भी पूरा नहीं होगा और चार महीने बाद फिर आएंगे, कहेंगे पैसे की कमी है, भाड़ा बढ़ा दो। इन सारी चीजों को देखते हुए मैं रेलवे मिनिस्टर साहब से कहूंगा कि वे रेलवे बोर्ड के बजाय एक एफीशिएन्सी कमेटी त्रियेट करें। जो यह चेक करे कि हम अपने वर्कर्स से, रेलवे स्टाफ से जितना काम हमको मिलना चाहिये वह पूरा किस तरह से ले सकते हैं और बजाय भाड़ा बढ़ाने के किस तरह से सहूलियत देकर उसको घटा सकते हैं। और अगर रेलवे बोर्ड की यह कमेटी नहीं बना सकते तो वहां के लिये एक पार्लियामेंट की कमेटी होनी चाहिये जो कि इन्डिपेंडेंट हो रेलवे की वर्किंग की चेकिंग करने के लिये।

अब एफीशियेंसी की बात करते हैं, गाड़ियां कितनी लेट रन करती हैं और क्या होता है और रेलवे बोर्ड की एक एफीशियेंसी का एक्जाम्पुल मैं देना चाहता हूं एक किसी बेचारे वर्कर को तकलीफ होती है, डिवाजन आफिस से उसको ससपेंड कर दिया जाता है,

[श्री सुरजीत सिंह अटवाल]

जनरल मैनेजर आफिस से उसको निकाल दिया जाता है और वह रेलवे बोर्ड के पास आता है लेकिन रेलवे बोर्ड दो दो तीन-तीन साल से डिबीजनल आफिस दिल्ली से एक चिट्ठी का जवाब नहीं मंगा सकता कि इस बेचारे का क्या कसूर है। वह केस मेरे पास है और उसको मैंने आनरेबिल मिनिस्टर को कई दफा रेफर किया है। अब आपके वकिंग की एफिशियेंसी और क्या हो सकती है, जिसके लिये आप कहते हैं कि हमारे रेलवे का सिस्टम बहुत बढ़िया है, आप सोच सकते हैं कि किस तरह से हम तरक्की कर सकते हैं जब कि एक चिट्ठी का जवाब दिल्ली की एक सड़क से दूसरे सड़क पर नहीं मंगा सकते। तो इन सारी चीजों को वर्क आउट करने के लिये, इन तकलीफों को हटाने के लिये रेलवे को जल्दी से जल्दी कर्सीडर करना होगा कि रेलवे बोर्ड की जरूरत है या नहीं और क्या इसके लिये कोई दूसरी कमेटी बने जिसकी कि इस वक्त देश को जरूरत है।

दूसरी मेरी रिक्वेस्ट यह है कि पंजाब एक बार्डर स्टेट है।

**उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव) :** मेरी रिक्वेस्ट यह है कि आपका समय पूरा हो गया है ?

**श्री सुरजीत सिंह अटवाल :** बहुत लोगों ने 40 मिनट लिया है, एक घंटा लिया है। पंजाब एक बार्डर स्टेट है इसलिये मैं कह रहा हूँ पिछले साल भी हम अपने दुश्मन पाकिस्तान से लड़ चुके हैं मगर रेलवे वालों ने यह कभी नहीं सोचा कि यहां पर जो डबल लाइन नहीं है बिद्वीन दिल्ली और अम्बाला उसको लगा दिया जाये वह नहीं सोचा जो भी ट्रेन एक साइड से जाती है उसका दूसरी गाड़ी को पास देने के लिये किसी न किसी स्टेशन पर रुकना पड़ता है तो मैं रिक्वेस्ट करूंगा कि वहां

के लिये यह सोचना जरूरी है और इसकी हमारे डिफेंस के लिये जरूरत है। और चंडीगढ़ को डाइरेक्ट मेन लाइन के साथ में चंडीगढ़ वाया लुधियाना क्यों नहीं ज्वाइन किया जाता, इसमें क्या बजह है, मैं मिनिस्टर साहब से जानना चाहता हूँ ?

मेरी एक छोटी सी लास्ट रिक्वेस्ट है कि पंजाब को दिन के टाइम में एक गाड़ी कनेक्ट करती है जिसको फ्लाईंग एक्सप्रेस कहते हैं और वह इतनी सुस्त रफ्तार से चलती है कि लोग बैठे बैठे तंग आ जाते हैं।

**उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव) :** नाम तो उसका फ्लाईंग है।

**श्री सुरजीत सिंह अटवाल :** बड़ गाड़ी नहीं दिल्ली से अमृतसर तक चलती है। उसके बारे में मैं रिक्वेस्ट करूंगा कि अगर थोड़ी बहुत एफिशियेंसी रेलवे में है जिसको कि मिनिस्टर साहब कहते हैं तो उसको इस्तेमाल में ला कर के उसकी स्पीड जरा ज्यादा करें और उसका नाम बजाय फ्लाईंग एक्सप्रेस के "गोल्डन टेम्पल एक्सप्रेस" कर दें तो मैं आनरेबिल मिनिस्टर का बहुत ज्यादा शुक्रगुजार हूंगा।

**श्री निरंजन वर्मा (मध्य प्रदेश) :** आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, हमारे मित्र श्री पुनाचा साहब ने रेलवे मंत्रालय के बारे में बहुत कुछ लिख कर ही दे दिया है, हम उन्हें धन्यवाद देते हैं कि कम से कम उन्होंने अपनी भारत सरकार की नीति को निवाहा क्योंकि हमारी भारत सरकार इस बात के लिये बहुत प्रसिद्ध है कि वह जितना पैसा उसके पास है उससे ज्यादा का बजट बनने में अपनी कुशलता समझती है पुनाचा साहब ने, रेल मंत्रालय ने जितना उसके पास पैसा था उससे ज्यादा का बजट बना करके उसे घाटे का बजट बतलाया है। हमारे योग्य मित्र श्री पारमल जी ने अभी यहां पर कुछ फ्रांकड़े दिये। उन्हें कण्ट करने की कोई आवश्यकता नहीं थी, इसलिये कि न उनके मंत्रालय ने बहुत अच्छे, अच्छे चित्र खींच करके

कागजों पर रख दिये हैं और अगर वह उसी की सामने पेश कर देते तो सम्भवतः उनको कोई कष्ट करने की जरूरत नहीं होती। रेलवे मंत्रालय ने हमारे भारत वर्ष के मित्रों के लिये जो फूल बरसाये हैं उनका भी जिक्र कर देना थोड़ा सा उचित होगा। रेलवे मंत्रालय ने बताया है कि भारत वर्ष की गरीब जनता पर हमने कितनी कृतज्ञतायें, कितने उपकार किये हैं और वह यह कि ब्राड गेज की लाइन 28 हजार 571 किलोमीटर हो गई, मीटर गेज की 25 हजार 523 किलोमीटर हो गई, नैरो गेज की 4 हजार 305 किलोमीटर हो गई और हमने इनवेस्टमेंट 3 अरब 25 करोड़ रुपये का कर दिया है कर्मचारी साढ़े तेरह लाख हैं, लोकोमोटिव इंजिंस 11 हजार 700 हैं, कोचिंग वोल्स 32 हजार 800 हैं और माल के डिब्बे 3 लाख 70 हजार हैं। हिन्दुस्तान की जनता के प्रति उन्होंने बहुत भारी कृपा की है। हमारे मित्र भूल जाते हैं किसी भी एक अच्छे देश से तुलना करने की। हमारा 55 करोड़ का देश है। ब्रिटेन से ही तुलना कर लें जिनकी गद्दी हमने संभाली है। वहां पर अगर 55 करोड़ की आबादी है तो ब्रिटेन की आबादी 5, 6 करोड़ से ज्यादा की नहीं है लेकिन आपके पास अगर लोकोमोटिव इंजन 11 हजार 700 हैं तो ब्रिटेन के पास 18 हजार 500 हैं, अगर आपके पास कोचिंग वोल 32 हजार 800 हैं तो ब्रिटेन के पास 40 हजार हैं, अगर आपके पास माल के डिब्बे 3 लाख 70 हजार हैं तो ब्रिटेन के पास 17 लाख हैं और इसी प्रकार अगर आप यह कहते हैं कि 50 लाख यात्री प्रतिदिन आपकी रेल में चलते हैं तो ब्रिटेन में प्रति वर्ष 100 करोड़ यात्री चलते हैं, इसी प्रकार अगर आपकी आमदनी प्रति दिन 2 करोड़ रुपये की है तो ब्रिटेन की आमदनी 1 करोड़ रुपये की है। ऐसी स्थिति में आप बहुत नीचे आ जाते हैं। इसके अतिरिक्त हमारे योग्य मित्र ने बताया कि जो जो भी जनता की कठिनाइयां हैं उनको दूर करने का हम यत्न करते हैं। इसका भी थोड़ा सा जिक्र सुन लीजिये। रेलवे मंत्रालय के पास दो कमेटीयां इसके लिये हैं और कभी

कभी साल छः महीने में वह इकट्ठा होती हैं, कठिनाइयों को सुन लिया जाता है लेकिन उनको दूर करने का कोई यत्न नहीं किया जाता। एक रेलवे युजर्स कंसल्टेटिव कमेटी है और दूसरी एक और कंसल्टेटिव कमेटी है। इन दो कमेटीयों का काम क्या है कि कभी गाह वगाह इकट्ठी हो जाय और मेम्बरों की तबियत खुश करने के लिये उनका सारा रिकार्ड लिख लिया जाय, उसके बाद उसकी छुट्टी हो गई और रेल मंत्रालय ने भी छुट्टी पा ली। श्रीमन्, आश्चर्य है कि मंत्रालय ने हृदयनाथ कुंजरू कमेटी के नाम से एक कमेटी बनाई थी लेकिन उस कमेटी ने जो सिफारिशें कीं उन सिफारिशों को हमारे रेल मंत्रालय ने अभी तक पूरा नहीं किया।

एक बात और भी है। हमारे योग्य मित्र पुनाचा साहब सम्भवतः उसमें कोई दुख प्रकट करें। वह यह है कि मंत्रालय और मंत्री में क्या अंतर है। मंत्रालय वाले लगातार 20, 20 या 25, 25 वर्ष उसी डिपार्टमेंट में अपनी सेवायें करते जाते हैं इसलिये वे उस विषय के साहिर हो जाते हैं और योग्य हो जाते हैं और जब हमारे एम.पी. साहब को कभी मौके से मंत्रालय का चार्ज मिलता है तो उसमें उतने दक्ष नहीं होते इसलिये मंत्री को मंत्रालय वाले जब चाहें गलत आंकड़े भी कभी कभी पेश कर देते हैं और मंत्री समझते हैं कि हम इस विषय में दक्ष हो गये हैं लेकिन यह बात अपने स्थान पर सही नहीं है। हमारे मंत्री जी ने अभी जो रेलवे का, रेल मंत्रालय का बजट प्रस्तुत किया है उसमें 31 करोड़ ६० का घाटा बतलाया है और उसमें बतलाया है कि 17 करोड़ तो मूल घाटे का है और 14 करोड़ दूसरा है और इस तरह से 31 करोड़ रुपये का घाटा है लेकिन हम उनसे निवेदन करेंगे कि बिल्कुल घाटे की जरूरत नहीं थी, रेलवे मंत्रालय पूरा पूरा खर्च करने के बाद भी इससे अच्छी तरह लोगों की कठिनाई दूर करने में सक्षम हो सकता था अगर अष्टाचार न होता। रेलवे मंत्रालय में दो प्रकार का अष्टाचार है। श्रीमन्, एक प्रकार का अष्टाचार तो यह है



[श्री निरंजन वर्मा]

के उनके यहां बड़े आफिसरों की गुटबंदी अपनी तराकाशा पर है। भारतवर्ष के किसी और बंभाग में इतनी गुटबंदी नहीं है जितनी कि रेलवे मंत्रालय में गुटबंदी है और यही कारण है कि बड़े बड़े आफिसरों की गुटबंदी से खिन्न होकर छोटे आफिसरों, छोटे कर्मचारी कभी 'वर्क टु रूल' इत्यादि इस प्रकार का आंदोलन करते रहते हैं। मैं अपने मित्र को एक दो उदाहरण दूँ। बहुत से उदाहरणों से कभी कभी प्रतीति हो जाया करता है, इसलिये छोटे छोटे उदाहरण दे दूँ। झांसी और भोपाल जंक्शन के बीच में रेलवे मंत्रालय के एक कर्मचारी ने इतना अनर्थ किया कि भारतवर्ष में इतना बड़ा आफिसर कभी शायद कोई अनर्थ कर नहीं सकता। उस पी०डब्ल्यू०आई० का नाम था टिकले, उसके अधीनस्थ एक कर्मचारी था, उसकी स्त्री के साथ जो उसने व्यवहार किया रेलवे मंत्रालय को उसके बारे में बार बार सूचनाएं दी गईं लेकिन हमें दुख है कि उसी टिकले को पदोन्नति देकर दूसरी जगह पर भेजा गया और जो एक सब पी०डब्ल्यू०आई० था जिसके साथ दुर्व्यवहार हुआ था वह बेचारा अपने भाग्य पर रोता रहा। कोई उसकी मुनवाई करने वाला नहीं था।

इसके बाद इस मंत्रालय में भ्रष्टाचार का एक उदाहरण देना चाहता हूँ। श्रीमन् एक स्थान पर एक ओवरसीयर अत्यंत भ्रष्टाचारी था, बहुत रिश्तत लेता था, भोपाल के एक एल०आई० ने उसे मुअत्तिल कर दिया। इसके बाद वह गुटबंदी इकट्ठा हुई और गुटबंदी ने इस एल०आई० से कहा कि तुम इसको मुअत्तिल नहीं कर सकते और इसके परिणाम-स्वरूप जो ओवरसीयर मुअत्तिल था उसको उसी स्थान पर बहाल करके उसकी छाती पर बँठा दिया। अंत में क्या हुआ? कोई स्वाभिमानी आदमी उस वातावरण में नहीं रह सकता। उस एल०आई० ने तीन महीने की छुट्टी ली और पड़ा रहा। ये रेल मंत्रालय के भ्रष्टाचार के नमूने हैं। इसको कोई बड़ा आदमी दूर कर नहीं सकता।

हमारे योग्य मित्र ने अपनी लाइनों की क्षमता के बारे में कहा है। श्रीमन्, मैं ऐसे प्रदेश से आता हूँ जिस प्रदेश में भारतवर्ष में सबसे कम रेलवे हैं। हमारे यहां के 800 मील के प्रदेश में कोई रेलवे लाइन नहीं है। जगदलपुर की ओर और विशाखापटनम के बंदरगाह तक की ओर आज कोई रेलवे लाइन नहीं है। ( Time bell rings ) लेकिन हम उसकी शिकायत नहीं करते। हम समझते हैं कि हमें शिकायत करने की आवश्यकता भी नहीं है। लेकिन रेलवे मंत्रालय ने पिछले दिनों में जो हमारा रुपया हानि के रूप में इधर उधर किया है, अगर वह रुपया भी हानि के रूप में इधर उधर न किया जाता तो रेलवे मंत्रालय को बहुत काफी बचत होती। पिछले समय में जो दुर्घटनाएं हुईं उन दुर्घटनाओं के कारण हमने करीब 180 करोड़ रुपये नष्ट किये हैं। हमने जो आडीटर की रिपोर्ट है उसको भी पढ़ा। आडीटर की रिपोर्ट के अनुसार छोटे छोटे सौदे पर उनके मंत्रालय ने ऐसी झूठी रिपोर्टें दीं हमको साहब 1963 में चीजें चाहियें, सन् 1965 तक उनकी आवश्यकता नहीं थी लेकिन लाखों की गड़्डी अधिकारियों की गलती से गई। एक नहीं, दो नहीं, कई प्रकार के उदाहरण हैं कि रेलवे मंत्रालय को कितनी ही हानि उठानी पड़ी। ( Time bell ring ) एक मिनट, श्रीमन्। भोपाल के कारखाने में जो आर्डर्स दिये गये वे आर्डर्स पूरे नहीं हुए और अंत में हमको दूसरी चीजें, इंजन, बिजली के कारखाने की चीजें, बाहर से मंगानी पड़ीं। उसका परिणाम यह हुआ कि बिजली की गाड़ियों की क्षमता, डीजल की गाड़ियों की क्षमता और दूसरी गाड़ियों की क्षमता पर असर पड़ा और जो भाप से चलने वाले गाड़ियों के इंजन हैं उनके लिये बाहर से करोड़ों रुपया खर्च करने के बाद हमारे रेलवे मंत्रालय के कोष से और अधिक धन व्यर्थ खर्च करना पड़ा।

तो हम समझते हैं कि हमारा रेलवे मंत्रालय इन सुविधाओं की तरफ ध्यान देगा।

हमारे बहुत से मित्रों ने कटु आलोचनाएं की हैं और संभव है हमारे योग्य मित्र पुनाचा साहब को कुछ उससे ठेस लगी हो लेकिन इतना हम निवेदन करते हैं श्रीमन्, कि कर्तव्य निर्वाह के कारण ऐसा करना पड़ता है कि उनका भी कर्तव्य है कि उनके मंत्रालय में जहां पर कमियां हों, समय समय पर हम उनके सामने रखें, और विश्वास और निष्ठा के साथ कृपा करके वे उन कठिनाइयों को देखेंगे और उनको हल करने का प्रयत्न करेंगे।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA): Mr. Chatterjee, six minutes.

SHRI A. P. CHATTERJEE (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, I do not know what I can say in six minutes, but I shall only touch two or three points. What I feel is that the Railway Budget shows the prevailing disease in our entire economy. The entire economy is diseased at the present moment and a sign of that disease is now visible in the fact that the Railway Budget is a deficit Budget. The originating traffic has declined. We are not earning as much in passenger traffic and goods traffic as we had expected we would. Therefore, the entire question is a question of the revival of the economy of the country. So, it will not be apposite to point out this fact and that fact or plug this hole or that hole and say that if you plug this hole or do a makeshift somewhere you will be able to have a surplus Budget.

Our economy is now in a queer position. We have passed through three Five Year Plans and it is a disgrace to UB just now that the Fourth Five Year Plan is in hibernation. We have not yet been told when the Fourth Five Year Plan will ever come into effect, whether it has been put into cold storage for an infinite period, whether there will be at all any Plan or not. That clearly shows that the honeymoon period of our economy, from the First Five Year Plan to the third Five Year Plan, is over. Excuse my saying so. Now, we are in a critical period of our economy, a critical period which is not unusual and

which was not unexpected in view of the pro-capitalist economy or the pro-capitalist planning that we have so far followed. We know that if we do not follow the socialist planning or the socialist outlook on industry, it is a sure indication that we shall have to come to this kind of periodic crisis in the economy of the country. This kind of periodic economic crisis we witness in all capitalist economies and we are witnessing the same periodic crisis in the Indian economy also. Who does not know of the periodic crisis in the American economy in the 1930's, after a great boom for several years, when the surplus stocks produced by the labourers, workers and toilers were dumped into the sea in order that the market might not be flooded, in order that the industrial magnates might not have to reduce the prices of their commodities? That was a sign of the crisis, at that time, in the American economy and this kind of crisis we see in all capitalist economies. And that is the crisis which we are witnessing in our country also. What is the way out? As I have said, the way out is certainly not to be found from this kind of policy which you are adopting, this kind of pro-capitalist policy which has been followed by this Government. Unless this Government is changed lock, stock and barrel, we do not know whether we shall at all move out of this rut. We may move by spurts, sometimes we may have a boom, but a boom naturally will have to be replaced or followed by a collapse. That is what we are seeing at the present moment. But even then we can suggest some measures which may act as a cushion for any crisis in our economy. I may suggest one or two and at least I shall confine my attention specifically to one item at least in our economy. If we are to resuscitate, if we are to revive our economy, then the main thing that we have to do at the present moment is to reduce grotesquely heavy expenditure on defence. Our defence expenditure at the present moment is in the region of about Rs. 1000 crores. If this Rs. 1000 crores merely meant increase of defence industries, I could have



[Shri A. P. Chatterjee.]

understood that that also meant some contribution to our national economy. But when we spend these Rs. 1000 crores, that really means that a great part of it we spend on importing useless materials, useless iron and steel from abroad. In that way really all this amount goes down the drain and no real industry is set up in this country. If we could have with this amount of money set up a real aircraft factory or a real tank factory or a real factory producing some goods or some materials which would have been good for our defence as well as for these purposes, then that would be something. By importing outdated planes, by importing outdated tanks, tanks and planes which when we import we find are outdated by ten years, by importing such goods which do not stand us in good stead, by doing all these things, we are throwing the entire money into the drain.

Mr. Vice-Chairman, I will just end by saying what is the way out if we want "to reduce this defence expenditure. The way out is simple, and it is so simple that even a 16-year old boy could tell that to your Ministers. It is this that the entire tension which is at the present moment being created or has been created in the country and on the basis of which tension this great defence budget expenditure is being incurred, that tension has to be lessened. That tension has to be quietened. How to lessen that tension? The only way is to re-establish our friendship with our neighbours. If I say re-establish our friendship with our neighbours, then I will be saying something which many noted people of this country also have been saying for the last few years. Let us build our friendship, let us build our concord, with those countries which are »n our borders. Let us not try to whip up hysteria, war hysteria or near-war hysteria, which is being sought to be done. If we do that, I shall say that we shall be restoring normal conditions in the country, and

this is my request to the Ministry. If we can restore normal conditions, we can find that much of our economy will be again placed on a sounder footing, and this kind of deficit budget may be a thing of the past.

श्री राजनारायण (उत्तर प्रदेश) :

उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल का जो लेबर वेलफेयर विभाग है, मैं चाहता हूँ उसको श्रम मंत्रालय के अधीन कर दिया जाय क्योंकि आजकल उसका मुख्य काम केवल अफसरों का मनोरंजन करना ही रह गया है।

प्राविडेंट फंड पर हमारी मांग है कि उसकी ब्याज की दर 7 प्रतिशत हो तथा उसकी पास बुक दी जाय। एक स्थायी बीमा योजना लागू की जाय। बोनस ऐक्ट के लिये औद्योगिक विवाद अधिनियम इस विभाग पर काम करने वाले मजदूरों पर लागू होना चाहिये। इसके साथ ही कमीशन पर काम करने वालों पर दुकान और वाणिज्य अधिष्ठान अधिनियम लागू समझे जायें।

अनरिक्वगनाइज्ड किन्तु रजिस्टर्ड यूनियन जिनकी परमेनेन्ट नैगोसिएटिंग मशीनरी नहीं होती है उन्हें भी इन्डस्ट्रियल डिस्प्यूट ऐक्ट की सुविधायें नहीं हैं, उनके लिए और कोई दूसरी व्यवस्था भी नहीं, तो उन्हें सब तरह की सुविधा मिलनी चाहिये। बंगाल और कलकत्ता की दो यूनियनों के संबंध अच्छे नहीं हैं और उनमें आपस में झकझक है। इसलिए इन दोनों के साथ समान ढंग से व्यवहार होना चाहिये।

कमीशन पर काम करने वाले जो वैन्डर्स हैं, उनको रेलवे का नौकर माना जाता है। उनको वेतन नहीं मिलता है क्योंकि वे लोग ऐक्ट के अन्दर नहीं आते हैं, अतः इसमें जो गड़बड़ी होती है उसको दूर किया जाना चाहिये।

कैजुअल लेबर प्रथा को समाप्त किया जाना चाहिये क्योंकि उनको 1 रुपया और 1 रु० 50 पैसे प्रतिदिन की मजदूरी मिलती है। मैं समझता हूँ कि यह सरकार जो अपने को डेमोक्रेटिक और सोशलिस्ट

सरकार कहती है, वह कैंजुअल लेबरर्स को ज्यादा पैसा देगी बर्निसवत परमानेंट लेबरर्स के, आप इन लोगों को जब चाहें नौकरो से छुट्टी दे देते हैं, तो मेरी भांग यह है कि अगर कोई मजदूर 6 महीने लगातार काम करता है तो उसको परमानेंट नौकर की तरह वेतन मिलना चाहिये ।

रेलवे बोर्ड के संबंध में मेरी स्पष्ट और जोरदार मांग यह है कि रेलवे बोर्ड को विल्कुल भंग कर दिया जाना चाहिये । यह रेलवे बोर्ड सुपरफ्लुअस इस्टेब्लिशमेंट है और इस पर काफी खर्चा होता है । श्रीमन् अगर देखा जाय तो एक मजदूर और रेलवे बोर्ड के एक मेम्बर को जितनी तनखाह मिलती है उसमें 71 गुना का फर्क है । रेलवे बोर्ड के मेम्बर को महीने में चार हजार रुपये मिलता है । तो मेरा कहना यह है कि इतना जबरदस्त फर्क इस मुल्क में, जहाँ कि अपने को समाजवादी कहता हा सामान्य जनता और रेलवे बोर्ड के मेम्बर में 71 गुना का फर्क बहुत ही ज्यादा है । इसलिए यह जो इतना फर्क है उसको जल्द से जल्द समाप्त किया जाना चाहिये ।

ड्राइवर और फायरमैन जो रेलवे में काम करते हैं उन से 8 घंटे से ज्यादा काम हर गिज नहीं लिया जाना चाहिये क्योंकि माननीय मंत्री जी ने जावान में देखा होगा कि अगर वहां पर कोई एक्सीडेंट हो जाता है तो वे लोग एक्सीडेंट के काज को नहीं देखते हैं बल्कि यह देखते हैं कि यह हुआ क्यों जबकि ड्राइवर लगातार गाड़ी हांक रहा है, वह 29 दिन तो अच्छी तरह से गाड़ी चलाता आ रहा है, उस बीच कोई एक्सीडेंट नहीं हुआ, तो एक दिन में कैसे हो गया । इस बात का अध्ययन किया जाता है कि यह ड्राइवर कहाँ था, किम तरह से आया, घर से लड़ कर तो नहीं आया, उसकी दैनिक आवश्यकताओं की पूर्ति हुई या नहीं उसके ऊपर कोई मुसीबत तो नहीं है, उसका साइकिलजिकल बैकग्राउण्ड क्या है, इन सब बातों का अध्ययन

किया जाता है । यहां पर तो एकदम हड़बांग मचा दिया जाता है और असली बात की तरफ नहीं देखा जाता है ।

साधारण मजदूर और आफिसरों में भी रेलवे विभाग में बहुत फर्क है । साधारण मजदूर को साल में तीन तीन फ्री पास मिलते हैं, 6 पी० टी० ओज मिलते हैं और आफिसर को 6 पास मिलते हैं और 12 पी० टी० ओज मिलते हैं । प्रत्येक प्रथम श्रेणी के आफिसर के पास एक ओ० सी० रहता है जिसके द्वारा वह अपने परिवार के साथ ड्यूटी में भी यात्रा कर सकता है । तो मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि इतनी सहूलियत आप आफिसर को क्यों देते हैं ? सामान्य लोगों को जो रेलवे में काम करते हैं उनको इस तरह की सुविधा नहीं दी जाती है । यह फर्क बराबर अंग्रेजों के जमाने से चला आ रहा है और मैं समझता हूं कि इंग्लैंड में भी इतना अन्तर नहीं होगा । मजदूरों, सामान्य कर्मचारियों और आफिसरों के बीच जितना कि हमारे भारतवर्ष में है । (Interruptions) प्राविडेंट फंड का जहां तक ताल्लुक है आफिसरों का तो हिसाब डिविजनल एकाउन्टेंट देखता है मगर मजदूरों के उस दफ्तर के कर्मचारी देखते हैं जो कि तरह तरह की धांधली करते हैं । एक विशेष बात मुझे यह कहनी है कि आप जल्दी ही इलेक्ट्रोनिक कम्प्यूटर्स लगाने जा रहे हैं जिस से रेलवे विभाग में छंन्नी होगी तो मैं चाहता हूं कि उसको खुदा के लिए खत्म किया जाना चाहिये क्योंकि हम अपने देश में बेकारी की समस्या को हल करना चाहते हैं और जहां जहां स्वयं संचालित मशीनरी की व्यवस्था हो रही है वहां पर छटनी हो रही है । आज जिनको काम नहीं है उनको हम काम देने की योजना बना रहे हैं । इसलिए अगर इस तरह की मशीन लगा दी जायेगी जो लोग काम पर लगे हुए हैं वे भी बेकार हो जायेंगे सब से बड़ा तमाशा तो यह है कि जुलाई में यह योजना लागू होगी मगर मार्च से ही आफिसरों को रख दिया गया है और उनको तनखाह

[श्री राजनारायण]

भी मिलने लगी है। मैं ठेकेदारों के द्वारा मजदूर प्रथा समाप्त करने की जोरदार मांग करता हूँ। (Interruptions) रेलवे में कोयले की ही चोरी नहीं होती बल्कि और चीजों की भी चोरी होती है। मैं एक नहीं अनेक उदाहरण दे सकता हूँ। कितने ही अनेक बड़े आफिसर हैं जो किसी न किसी रेलवे विभाग में चोरी के केस में फंसे हुए हैं। मैं बहुतों का नाम जानता हूँ, बड़े बड़े आफिसरों का नाम जानता हूँ, लेकिन बताने से कोई फायदा नहीं है।

उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव) : समय भी नहीं है बताने का।

श्री राजनारायण : समय तो आप, श्रीमान्, कुछ बढ़ा देंगे हमारे लिये।

हम यह देखते हैं कि भारतीय रेलवे में एकाधिकार की व्यवस्था है। शायद इस पर सदन में कोई नहीं बोल पाया है। मैं ये जो किताबें बिकती हैं स्टेशनों पर बुकस्टाल में, उन पर व्हीलर कम्पनी का एकाधिपत्य छाया हुआ है। करीब करीब 60 साल से व्हीलर कम्पनी का ठेका चला आ रहा है। हमारा यह कहना है कि कोआपरेटिव सोसायटी से यह काम कराया जाये और उनको बुकस्टाल्स दिये जायें और व्हीलर कम्पनी को बुकस्टाल्स नहीं देने चाहिये। उसका पांच साल का ठेका होता है और 60 साल से लगातार उसका ठेका चला आ रहा है। करीब करीब इस समय 400 स्टाल हैं स्टेशनों पर और इनके यहां जो स्टाल होल्डर्स हैं उनको कम्पनी अपना कर्मचारी मान कर कोई भी सुविधा नहीं देती है। बुकस्टाल के कर्मचारियों के कई लाख रुपये कम्पनी के पास जमानत के रूप में जमा हैं और उसी रुपये से कम्पनी अपना व्यवसाय चलाती है। कम्पनी एक पारिवारिक संगठन के रूप में अपना काम कर रही है।

इस पर सरकार को अपनी जांव बिठानी चाहिये जहां तक मेरी जानकारी है नाम लेने पर बहुत से सदस्य बोखला जाते हैं इस कम्पनी के द्वारा अच्छे अच्छे मंत्रियों को खरीदा गया है और उनको चुनाव लड़ने के लिये पैसा दिया गया है। इस सदन में ऐसे सदस्य बैठे हुये हैं जिन के चुनाव में पैसा व्हीलर कम्पनी ने दिया है। हम भी किताब लिखते हैं और हम भी कुछ अखबारों में देते रहते हैं। हम जानते हैं कि चार आने में व्हीलर कम्पनी किताब छपवा कर के एक रुपये में अपने स्टाल्स में बिकवाती है। आखिर, कहीं, न कहीं जंगल दबती है तब ऐसी व्यवस्था होती है। तो बिना नाम लिये आपके द्वारा हम सरकार से निवेदन करेंगे कि यह व्हीलर कम्पनी है, इसकी थारो इन्क्वायरी होनी चाहिये कि किन किन संसद् से सदस्यों से इसका सम्बन्ध है और किन किन लोगों के चुनाव में इसने पैसा दिया है, किन किन मंत्रियों को इसने पैसा दिया है और किन किन मंत्रियों को इसने खरीदा है। कभी आप मौका देंगे तो हम यहां पर सब के नाम भी खोलने के लिये तैयार हैं। इस समय केवल इशारे में कह दे रहा हूँ। दस्तुरे जुबावन्दी बजा, बिल्कुल बजा, मगर यह खामोशी भी कभी जुवान पर दास्तान बन कर बोल सकती है। इसलिये मैं खामोश हूँ ऐसा जमाना आ सकता है जब कि दास्तान बन कर मैं इस सदन में बोलने लगूँ। इतना और कह कर मैं बैठ जाता हूँ . . .

उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव) : वायदे के हिसाब से बैठ जाइये।

श्री राजनारायण : एक बात यह निवेदन कर दूँ। वाराणसी और इलाहाबाद का ज़रा कम्पेरीजन कर लीजिये। वाराणसी दुनिया का सब से पुराना शहर है और किसी भी माने में वह इलाहाबाद से छोटा नहीं है। मगर इलाहाबाद में रेलवे के कितने आफिसरान हैं और वाराणसी में कितने हैं। वाराणसी में

14 के करीब गेट हैं और वहां चार टिकट कलेक्टर हैं जिन से कोई चेकिंग हो ही नहीं पाती है। वहां की इनकवायरी आफिस को जब मैं टेलीफोन करता हूं तो रिंग होता रहेगा, कोई आदमी उठाने वाला नहीं होता है। पूछने पर वे कहते हैं कि हमारे यहां एक आदमी मिला है और वह कहीं चला गया होगा। तो ऐसी स्थिति वहां नहीं होनी चाहिये।

1956-57 से लोहता चौखंडी के बीच में बनकट स्टेशन है। रघुनाथ सिंह जी इसका बड़ा श्रेय लेते हैं कि हमने इसको खुलवाया। मगर वहां पर एक कमरा तक नहीं है। जो हॉल्ट वहां पर है, वहां कहां से कोई टिकट ले, कहां जाय, क्या करे। उसकी तरफ सरकार को ध्यान देना चाहिये।

अब मैं एक मांग करता हूं फर्रुखाबाद के लिये।

उपसभाध्यक्ष (श्री महाबोर प्रसाद भागवत): आप की सब मांगें पूरी हो गईं।

श्री राजनारायण: कन्नौज शहर और मकरन्द नगर दो मील की दूरी पर है और सराय भीरा में स्टेशन है। हमारा कहना है कि सिटी कन्नौज स्टेशन के नाम पर मकरन्द नगर में सरकार को एक स्टेशन खोल देना चाहिये। वस मुझे इतना ही कहना है।

श्री टी० पांडे (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, पहले मैं संतुलित बजट उपस्थित करने के लिये रेलवे मंत्री को धन्यवाद देता हूं।

हम उपेक्षित क्षेत्र के रहने वाले हैं। उत्तर प्रदेश के पूर्वी जिलों में सड़कों का अभाव है और जो हैं वे भी अच्छी नहीं हैं। रेल यात्रा ही हमारे लिये सब से ज्यादा सुगम है। लेकिन यह जो छोटी लाइन मीटर गेज है, यह जिस क्षेत्र से चलती है, उस क्षेत्र में यह अपने आप ही मालूम पड़ता है कि यह क्षेत्र उपेक्षित है और गरीब है। ट्रेन में भीड़ बहुत होती है, ट्रेन पहचान में नहीं आती है, लोग अगल में भी बैठते हैं। बगल में भी बैठते हैं और छत पर भी बैठते हैं। यह ट्रेन की स्थिति है। इसमें मैं सुधार चाहता हूं।

दूसरी बात मैं चाहता हूं कि खर्चा कम हो, उस में मुझे कोई एतराज नहीं है, यह बहुत अच्छी बात है। लेकिन स्टेशनों पर पीने के पानी का प्रबन्ध और सफाई उचित नहीं है, कम है, नाकाफी है। जिन स्टेशनों पर बिजली का प्रबन्ध नहीं है बिजली नहीं लगी है, उन स्टेशनों पर रोशनी का प्रबन्ध अच्छा नहीं है।

घाघरा नदी जो है उस के ऊपर मांझी और ततुरीपार पर रेलवे के दो पुल बने हुये हैं वे बहुत जमाने के बने हुये हैं और आउट आफ डेट हो गये हैं। मेरा सुझाव यह है कि सरकार को इन पुलों को बदल कर दूसरे पुल बनाने चाहिये जो रेल कम रोड पुल का काम कर सकें।

बक्सर उत्तर प्रदेश और बिहार को मिलाता है और बड़ा ही महत्वपूर्ण और ऐतिहासिक स्थान है। मेरी प्रार्थना है कि बक्सर में रेलवे पुल बनावें और बक्सर और फेकना स्टेशनों को रेल से कनेक्ट कर दें।

एक बड़ी भारी कमी आप से अर्ज करना चाहता हूं। इलाहाबाद स्टेशन है छोटी लाइन का जो इलाहाबाद सिटी स्टेशन कहलाता है और बड़ी लाइन का जंक्शन है। अगर हमको कोई ट्रेन पकड़नी होती है तो बड़ी कठिनाई होती है। मेरे सुझाव पर आप विचार करें मैं चाहता हूं कि छोटी लाइन का जो इलाहाबाद सिटी स्टेशन है उससे बड़ी लाइन का जो जंक्शन है उसको कनेक्ट कर देना चाहिये।

हमारे देश के बहुत से हिस्सों में लाइट रेलवे है जिस को बहुत सी कम्पनीज चलाती हैं। यातायात का राष्ट्रीयकरण हो रहा है। मैं चाहता हूं कि सभी लाइट रेलवेज का राष्ट्रीयकरण कर दिया जाये।

आप इस बात पर भी विचार करें कि बहुत सा सामान ट्रक से ढोया जा रहा है और ट्रक प्राइवेट प्रापर्टी है। उस में सामान सुरक्षित और शीघ्रता से पहुंच जाता है, कलकत्ता से बनारस के क्षेत्रों में आ जाता है

[श्री टी० पांडे]

और दिल्ली से बनारस के क्षेत्रों में आ जाता है, मैं चाहता हूँ कि रेलवे अपनी इस अयोग्यता को दूर करे। और सामान जो आता जाता है, वह सिर्फ रेलवे से ही जाय।

रेल का भाड़ा खास कर तृतीय श्रेणी में कम कराना चाहता हूँ। मेरा सुझाव यह है कि रेल के किराये का विभागीकरण किया जाय, तृतीय श्रेणी से सब से ज्यादा आमदनी होती है और उस में सुविधा बहुत कम है। अगर रेल का किराया तृतीय श्रेणी का बढ़ता है तो उसकी सुविधाएं भी बढ़नी चाहियें।

अंतिम बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि और अपने अनुभव से कहना चाहता हूँ कि मैं राष्ट्रीयकरण के बहुत पक्ष में हूँ, लेकिन कंटेरिंग का जो आपने राष्ट्रीयकरण कर दिया है, मैं रेलवे स्टेशनों पर भी देखता हूँ और ट्रेन्स में जो रेलवे विभाग की तरफ से कंटेरिंग है उनको भी देखता हूँ, दोनों जगह पहने से प्रबंध अच्छा नहीं है। मैं चाहता हूँ कि या तो इसका प्रबंध अच्छा हो और नहीं तो वह प्राइवेट एजेंसीज को दे दिया जाय।

अन्त में मैं यह कहना चाहता हूँ  
5 P.M. और विशेष तौर से कहना चाहता हूँ कि इलाहाबाद से बनारस, बलिया, गाजीपुर, छपरा होते हुए जो ट्रेन जाती है उन में कोई भी मेल ट्रेन नहीं है। मेरी प्रार्थना है कि हमारे यहां के बहुत से मजदूर आसाम के क्षेत्र में काम करते हैं, इसलिए पान्हु तक जाने के लिए कोई मेल ट्रेन होनी चाहिए जिस से सुविधापूर्वक लोग जा सकें। जो समय आपने मुझे दिया है उतने में ही समाप्त करके पुनः आपको धन्यवाद देता हूँ और आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय मेरे सुझावों पर विचार करेंगे।

REFERENCE TO THE TREATMENT  
METED OUT BY THE CHINESE TO  
THE INDIAN DIPLOMATS AT PEK-  
ING

सरदार रघुबीर सिंह पंजहजारी (पंजाब):  
वाइस चेयरमैन साहब, एक न्यूज में आपके

नोटिस में लाना चाहता हूँ। और राइटर की न्यूज आई है पीकिंग से कि—

"Second Secretary Krishanan Raghunath and Third Secretary P. Vijay were dragged and pushed, held by the neck and arms among a crowd of Red Guards several hundred strong.

They were punched and kicked and Red Guards waved Red books of Mao Tsé Tung quotations at them."

जनाब, इस वक्त न सिर्फ यह हाउस ही बल्कि सारे हिन्दुस्तान की जनता यह जानना चाहती है कि वे जिन्दा हैं और . . .

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA): We will convey it to the Minister of External Affairs and ask him to make a statement tomorrow.

#### THE BUDGET (RAILWAYS), 1967-68—GENERAL DISCUSSION—conid.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA): Dr. Talwar, ten minutes please.

DR. (MRS.) MANGLADEVI TALWAR (Rajasthan): Mr. Vice-Chairman, Sir, there was a cartoon in the "Hindustan Times" of the 24th May. Two people are shown discussing about the Railway Budget. It says:

"Rail Fares go up".

And then:

"Latest train crash toll 62".

And the author of the cartoon says:—

"I think it's a humanitarian budget since it will discourage rail travel."

The cartoon is self-explanatory. I need not say much on it.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA): Dr. Talwar, just one minute. The House will sit till 6 o'clock and the Minister will reply tomorrow after the question hour.

DR. (MRS.) MANGLADEVI TALWAR: Coming to accidents, I would like to say one or two things because it concerns the general public.