

SHRI ATAL BIHARI VAJPAYEE: Has she given any reason for her resignation?

MR. CHAIRMAN : The question is :

"That in pursuance of clause (i) of sub-section (1) of section 5 of the Prevention of Cruelty to Animals Act, 1960 (59 of 1960), this House do proceed to elect, in such manner as the Chair-i in may direct, one member from among the members of the House to be a member of the Animal Welfare Board in the vacancy caused by the resignation of Shrimati Shakuntala Paranjpye from the membership of the said Board."

SHRI ATAL BIHARI VAJPAYEE : Sir, now that the House has been called upon to vote on the issue, the House would like to know the reason for the resignation. Will the hon. Minister enlighten us ?

SHRI ANNASAHIB SHINDE: She wrote to the Chairman that on grounds of

health she would like to be relieved of her responsibilities.

SHRI GANGA SHARAN SINHA (Bihar): The hon. Member is here and she herself can state the reason.

SHRIMATI SHAKUNTALA PARANJPYE (Nominated) : What the hon. Minister stated just now is correct, Sir.

SHRI ATAL BIHARI VAJPAYEE: In that case we should elect a healthy Member who would not resign.

MR. CHAIRMAN : No canvassing. No canvassing for health or illness.

The motion was adopted.

MR. CHAIRMAN : I have to inform the Members that the following dates have been fixed for receiving nominations and for holding election, if necessary, to the Animal Welfare Board :—

1. Number of Members to be elected	One.
2. Last date and time for receiving nominations.	16th March, 1966 (Upto 3 P.M.)
3. Last date and time for withdrawal of candidature.	17th March, 1966 (Upto 3 P.M.)
4. Date and time of election	18th March, 1966 (Between 3 P.M. and 5 P.M.)
5. Place of election	Room No. 63, First Floor, Parliament House, New Delhi.
6. Method of election	Proportional representation by means of the single transferable vote.

RE CALLING ATTENTION NOTICE ABOUT DEMONSTRATION BY DEVELOPMENT OFFICERS OF LIFE INSURANCE CORPORATION

SHRI D. THENGARI (Uttar Pradesh): Sir, I have given a calling attention notice inviting the attention of the Government to the Development Officers of the Life Insurance Corporation of India, who are staging a demonstration today before Parliament for their demands. In view of the important role played by them in the national economy I would request the hon. Minister of Finance, through you, Sir, to make a statement on this issue.

MR. CHAIRMAN : Yes, we have received the notice and we have passed it on.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1966-67 —GENERAL DISCUSSION—*continued*

MR. CHAIRMAN : Now we shall take up the further discussion on the Railway Budget. Dr. Shrimati Phulrenu Guha.

DR. SHRIMATI PHULRENU GUHA (West Bengal) : Mr. Chairman, Sir, please allow me to congratulate the Railway Minister and the Railway men for their hard and sincere work during the last war with Pakistan. Our jawans fought the battle but it must be admitted that our Railways played a unique role for the wonderful success that we had in the war. It is proved beyond doubt that our Railway people can do their job with sincerity. I take this opportunity to sympathise with the

IDr. Shrimati Phulrenu Guha.] families of the railwaymen who lost their lives during the last war.

The Railways constitute the most important transport system in our country and the Railways employ quite a large number of people. This is also the biggest public sector undertaking in India. The Railways can legitimately take pride in the fact that this public sector undertaking which is the biggest in the country is maintaining its present position.

Here I would like to refer to the over-crowding in trains. There is no doubt that the number of trains has been increased during recent years. All the same the over-crowding continues not only in the trains but also on the platforms. It is indeed a job for passengers to go in or come out of the compartments, since they have to struggle through luggage on the platform. In this connection I would request the hon. Minister of Railways to see that the platforms are not over-crowded with luggage so that passengers can come out of, and go into, the compartments without much difficulty.

It is very very unfortunate that a number of bogies have been burnt. A number of railway lines have been damaged. People want more accommodation in the trains. How is that possible when bogies are burnt? Who is going to suffer? Sir, these are national properties. This property does not belong to the Government or to any party. It belongs to the nation and the common people are going to suffer due to all this burning.

It has been seen that the number of tickets sold much more than the number of seats available in the compartments. There are some difficulties in getting seats and berths allotted in different trains. I can give a number of instances, Sir. I shall mention only one. I booked my berth in the ladies' compartment on the 15th February, 1966 for going to Calcutta on the 3rd March, 1966 by the Delhi-Kalka Mail. On the 3rd March when I arrived on the platform I was surprised to find that my name was *not* there in the list on the ladies' compartment. And it was very interesting to note that there were the names of two other ladies. One of them happened to come with me on the 22nd February to

Delhi. We came together in the same compartment. She informed me on the way that she had booked her berth for the return trip on the 27th February. On the 25th February she changed her reservation from the 27th February to 3rd March. And it was very surprising that she got her berth and I did not get it. But the other lady whose name was there, she did not turn up. I give this as an example. This is not an accident. I travel quite a lot at least from Delhi to Howrah and from Howrah to Delhi and quite often this happens. When you ask the Railway men on the platform as to why this is like that, the usual reply is, "We did not know. It is done from Head Office. You may meet the Conductor Guard." And usually on Delhi platform, particularly for the Kalka Mail you do not get the Conductor Guard, even five minutes before the train leaves the station. I have often pointed out—not only myself but other passengers also—that the Conductor Guard who is supposed to be on the platform half an hour before the train leaves cannot be found out even when it is five minutes for the train to leave.

I would like to mention here another type of incident which must be looked into. This is not a stray case but seems to be general. I was coming from Puri last October. There was one berth vacant in our compartment. There was great rush in Cuttack. That we could see. When the train was about to move, a young man came into our compartment, put his things and went out. I heard him saying to somebody—I did not see the other person—that because of the rush that day he had to pay ten rupees whereas usually it was only five rupees. There must be some defect in the allocation of seats and berths. I would request the Railway Minister to look into the machinery and the system of allocating berths. There must be some defect in the system and I hope conditions would improve.

There is no denying the fact that amenities for the third class passengers have been improved but it must be admitted that there is much room for improvement and it is surprising that moneys allotted for passenger amenities are not fully utilised. I do not understand this. I hope proper steps would be taken to utilise the full amount.

Catering is a very profitable business but it does not seem to be so in the Railways. This is probably because of the fact that the food supplied by the Railways is not good and hence the travelling public does not like to eat from the Railway restaurants or the dining cars. This probably is the reason why there is not much profit.

On my travels to and from Howrah, on the Howrah-Delhi line, I was told the bearers serving in the dining cars do not get their pay. This has been so since October last.

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

I understand that the bearers are given the option of getting a salary or a commission on the sales. Those bearers working in the North Eastern Railway have opted for salary but it is strange that since October they have not been paid any salary at all. How can you expect them to work ? The Railway Minister should find out who is responsible for this what I feel to be a criminal act and take proper steps against the person or persons responsible for this delay in the payment. Because these poor people cannot talk much with higher officers they are being deprived of their payment since October.

After the introduction of the electrical trains in the Howrah Sealdah line, people are put to a great inconvenience. There are no latrines in the trains and there are also no latrines on most of the station platforms of the Suburban Section. Even where there are latrines, they are hardly fit for use because there is no water.

There is a demand for opening a station between Jadabpur and Garia. The area is densely populated and fast developing with the growth of industry in and around that area. There is hardly any room for improvement in road transport with the road facilities as they are. The housing problem is a very great one in Calcutta and it will be solved to some extent if there is a station between Jadabpur and Garia. May I suggest the opening immediately of a flag station there with a regular station opened as soon as possible thereafter ? There is a long-standing demand for the introduction of a pair of fast trains to Delhi from Sealdah *via* the main line. If no new

trains can be introduced, at least the Delhi-Howrah Express could be started from" Sealdah. I would request the Railway Minister to look into this. There is also no train from Sealdah to Bombay and there is hardly any connection with Sealdah for North Bihar and Banaras. There is a great deal of hardship to passengers who have to come all the way to Howrah. It is also known to our Minister that the Howrah Bridge is very much overcrowded. All the people have to come over that Bridge and because of the overcrowding there it has often happened that people were not able to catch their trains. If some of the trains are diverted from Howrah to Sealdah, or if fresh trains are started from Sealdah, this would relieve to some extent the congestion. Sir, the South-Eastern Railway also needs expansion facilities in the Howrah area and it is very clear that expansion of the South-Eastern Railway can be done only through Howrah. The Eastern Railway can take advantage of the present situation of Sealdah which has been electrified at great cost. I would request the Railway Minister to review the whole situation and see what can be done. I would like him to really look into the matter and not give us the usual reply, "We have considered the matter but we find that nothing can be done." My request is that that sort of reply should not be given. We want some relief and the money spent for the improvement of the Sealdah Station should be fully utilised.

I would like now to come to the question which is an everlasting question for the people of Calcutta. This relates to the construction of a circular railway in and around Calcutta. The question of going in for an underground railway was also there last year. At least in the papers we had seen mention about this but we have not heard anything about the decision of the Ministry either about the circular railway or about the underground railway. It is known to all that something must be done to combat the overcrowding population. The transport problem of Calcutta is the worst in India. Calcutta has passed the saturation point, it must be admitted by all, particularly so far as traffic and conveyances are concerned. Everybody admits that something must be done but we have not heard anything so far. The traffic in Calcutta is going from bad to worse. May I

[Dr. Shrimati Pfaulreuu Guha.] point out that the problem of traffic in Calcutta is not the problem of West Bengal only and from that point of view it must be dealt with and the decision must also be taken from that point of view. After the decision is taken, the implementation must be done as soon as possible. Something must be done. That is our request. With these words, I support the Railway Budget most heartily. Thank you, Sir.

SHRI MULKA GOVINDA REDDY (Mysore) : Mr. Vice-Chairman, the Railways play a very important and vital role in the economy of the country. It will be the hallmark of the progress that we have achieved and the development that we have attained if the Railways show a very good performance and if the Railways are developed properly. Unfortunately, the Railways have not developed properly in certain areas and certain zones in the country. While I welcome the decision of the Railway Ministry to carve out a South Central Zone with Hyderabad as its Headquarters there is still room to examine the question afresh and some of the Railway Zones are too unwieldy. One more Zone with Mysore as Headquarters needs to be created in order to give better performance and better service to the people of this country. Mr. Vice-Chairman, you are aware that more than 88 per cent of the income is derived from third class passengers and the amenities that have been provided to the third class passengers are not adequate. Even now overcrowding is still going on and the amenities that are provided to the passengers are utterly inadequate. The food that is served to third class passengers is not at all satisfactory.

SHRI ATAL BIHARI VAIPAYEE (Uttar Pradesh) : Hopeless.

SHRI MULKA GOVINDA REDDY : The catering arrangements that are made either by the private vendors or by the departmental catering deserve to be condemned. Proper steps should be taken to see that better catering arrangements both in the Railways as well as at stations are made to provide good healthy food to the passengers, particularly to those who travel in the long distance trains. More and more sleeper coaches should be provided to the third class passengers. When it is a fact that the majority of the income of the Railways is derived from the third class passengers the

Railway Board should take care to provide dust-proof and clean compartments. If one travels in the Frontier Mail from Bombay to Delhi it looks as though he himself was the engine driver. That is the state of affairs in the Indian Railways. When you look at Railways in other countries, particularly in Japan, you will find what a clean service the passengers there get from their Railways. Punctuality is not maintained properly. From 1963-64 punctuality has fallen from 85.49 per cent to 83.69 per cent in 1964-65. This is the fate of the mail and express trains. The other passenger trains do not keep up to the timings at all.

Mr. Vice-Chairman, I welcome dieselisation and electrification of the Indian Railways. More and more dieselisation and electrification should take place so that it will give quicker movement both for passenger and goods traffic. It will also provide better amenities to the travelling public; particularly they will not have the necessity to breathe the coal dust which you come across if you travel in a train run by an engine which uses coal. It does not mean that when we ask for dieselisation and electrification of Indian Railways the persons who are employed will have to go out of employment. It will be the duty and the responsibility of the Railway Board to see that they are not retrenched but they are given alternative employment either in the workshops or in some other production units of the Railways.

Mr. Vice-Chairman, the Railway Minister came out with a proposal this time not to increase the railway fare but to impose a three per cent surcharge on all goods traffic excepting certain categories and an upward revision of freight charges with regard to coal, coke and salt. This will not only shoot up the prices but it will also hamper the progress of the country to a great extent. It will shoot up the prices so that the cost of living of the railway employees will be affected. Formerly, before 1947, the Railways used to provide cheap foodgrain shops for the railwaymen. After independence that has been given up. When the prices shoot up and when dearness allowance is given to neutralise the rise in the cost of living it is not sufficient. Therefore, in order to avoid that it will be a healthy practice for the Railways to provide cheap foodgrains to the railwaymen.

Mr. Vice-Chairman, it has been the practice with the Railways, whenever people ask for new lines, to say that such a line is not remunerative. That should not be the main criterion for deciding the laying of new railway lines. Backwardness and other considerations should be taken into consideration while laying new lines. Particularly the areas which are affected by chronic famine conditions should be taken up for laying new railway lines. That will not only provide employment for those unemployed, but it will also add to the development of that area; it will increase the trade and commerce of that area. So it is with that view that the Railway Ministry should plan the expansion of Railways.

It has been said, and rightly, that the southern part of India has been utterly neglected by the Railway Ministry with regard to the laying of new lines. Even where some new lines have been sanctioned it takes a long time to complete the construction of new lines. And where the construction is going on the Railway Ministry is not thinking of constructing the new lines on the broad gauge system. Mr. Vice-Chairman you are aware that where there is broad gauge system the movement of goods as well as passenger traffic is accelerated and that helps the progress of the country, the development of the country better and wherever there is metre gauge or narrow gauge system that hampers quicker movement of goods and passenger traffic. Therefore, whenever a new line is thought of it should be on the basis of broad gauge. It is no use having three systems of Railways in the country; it will only hamper the proper and healthy development of the Railways. Whenever any expansion programme is undertaken it should be on the basis of BG. Hassan-Mangalore line has been sanctioned and construction is going on. Bangalore-Salem railway has been sanctioned and construction is going on, but unfortunately in spite of the plea made by the State Governments, both Madras and Mysore, the Railway Ministry is not thinking of having it as a broad gauge. They say that when the occasion demands, we may have a broad gauge system. We are providing for creating a broad gauge when the need arises, but for the present we are satisfied with the laying of a metre gauge system for these two lines. It is very important that particularly for the Hassan-

Mangalore line, which gives connection to Mangalore port, which is being developed, a broad gauge line is more profitable and it is no use having a metre gauge line now and then convert it into BG, which will unnecessarily involve more money. It would be economical if it is now converted into BG.

I would also like to add some new lines, which are vital for the development of Mysore, to be taken up by the Railway Ministry. Particularly the following railway lines are urgently needed to be undertaken by the Railway Ministry. The Chitaldroog-Rayadrug railway line, which passes through a chronically famine-affected area, will help develop that particular area. Karwar is an important port and we are exporting a lot of manganese and iron ore. It is necessary that Karwar port should be linked with the railway system, so that the freight charges will be less. On the other hand, if the same cargo or if the same iron ore or manganese ore is to be exported through Madras port, the freight charges will go up and it is not advisable that we should unnecessarily pay more by way of freight charges. Therefore, at least the Karwar port should be linked with the railway system. I would also like to add that the Mysore-Coorg-Tellicherry line is a very important one. It connects two important States, Mysore and Kerala. It passes through Coorg, which is rich in coffee, cardamom and other produce and which earn us foreign exchange. Therefore, it is necessary that the Mysore-Tellicherry via Coorg line should be given top priority in drawing up any new railway line in this area. Chamarajanagar-Satyamangalam line should also be taken up. Bangalore-Guntakal-Secunderabad line and Bangalore-Hubli via Harihar line are MG lines. They deserve to be converted into BG. Bangalore-Kolar, which is an NG line and which is uneconomical, should be converted into BG, so that it will be more economical and helpful for the development of that particular area. The Madras-Bangalore Express is called the Brindavan Express. It is not proper to call it as the Brindavan Express because this does not connect the Brindavan gardens in Mysore. In order to justify the name and in order to satisfy the needs of that area, it is advisable that the Madras-Bangalore-Brindavan Express should be extended up to Mysore and the Bangalore-Mysore line should be converted into BG.

[shri Mulka Govinda / Reddy.] There should be a phased programme for converting MG and NG lines into BG. I would also like to add that in order that the Railways may perform a good role in the economy of the country, railwaymen should be contented. We should see that a wage board is established in order to look into their grievances, in order to see that the cost of living is linked with the wage structure of railwaymen. It is also necessary that bonus should be paid to railwaymen. When all other public undertakings have now come forward to pay bonus to their staff, I do not see any reason why the Railway Ministry is withholding this rightful claim of railwaymen. Whenever a question arises of overtime allowance being paid, they say it is an industry. It is not a department and we cannot pay it. When they ask for¹ bonus, they say, this is a department and we cannot pay bonus. This is a very ridiculous plea that the Railway Ministry is making, particularly with regard to the payment of bonus. It is necessary that bonus should be paid to railwaymen.

THE VICE-CHAIRMAN- (SHRI M. P. BHAROAVA) : It is time for you to wind up.

SHRI MULKA GOVINDA REDDY: Lastly, I would like to bring to the notice of the Railway Ministry the case with regard to one Mr. Mukund Parikh, a railway employee, who contested the Bhavanagar municipal elections and who has been victimised. According to the rules. . . .

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHAROAVA) : You can write about him.

SHRI MULKA GOVINDA REDDY : One minute. According to rule 4(3), Government may permit a railway servant to offer himself as a candidate for election to a local authority and the railway servant so permitted shall not be deemed to have contravened the provisions of this rule. So, if you apply this rule, victimisation is not to be sustained I would request the Railway Ministry to look into the matter and see that he is reinstated.

SHRI D. C. MALLIK (Bihar) : Mr. Vice-Chairman, another year has rolled by and we are in the midst of a discussion on the Railway Budget, to check its income and expenditure and judge the improvement or deterioration in the performance of the Indian Railways. Now, the Indian Rail-

ways are a very vast public sector enterprise or public utility concern. It employ* as many as one and a half million people, of all categories from the Chairman of the Railway Board, the highest paid man in the Ministry in Delhi, to the lowest paid labourer. The Indian Railways are the best managed system in the world and I congratulate all the three Railway Ministers & the Members of the Railway Board and their associates. I specially congratulate the Class III and Class IV railway servants, who actually run the Railways and during the time of hardship, during the recent Pakistan conflict, they managed the Railways very well. They are the only people who run our Railways. Others are supervisory staff. The lot of Class I and Class IV is not so well as it should have been. Their pay scales and their service conditions should be improved and there is scope for improvement. Class III and Class IV railway servants suffer great hardships on account of lack of housing. Their housing conditions should be bettered.

Now, about the Railway Board, I know some of the Members. They are efficient, sincere and sympathetic to the travelling public and they always try to improve the lot of the travelling public. I should have been very glad if I could say so of the Divisional Officers, subordinate to the General Manager. The Divisional Superintendents and other officers are a vast number. I think there are more supervisory staff than there are actual workers. These Divisional Superintendents have been given arbitrary powers over their Class III and Class IV staff with regard to their appointment, promotion, discharge and all these things and they are using their arbitrary powers in order to suppress and harass their Class III and Class IV staff. Even in regard to appointments made through the Railway Public Service Commission, merit has got only a second place. It is the backing of the candidate which has got the highest priority. Unless they bribe their appointing authorities, they are not likely to be appointed. For their promotion they have to bribe the Divisional Superintendent or the appropriate officer. For the Class IV officers they have to bribe the Inspectors. They are sometimes arbitrarily discharged and unless they bribe them, they are not re-appointed. For their promotion they have to bribe their superior officers. The Divisional Superintendent no

doubt takes bribe, but he never takes the bribe from the pocket of the Inspector. Here the incomes of the lower officers are all from the pockets of their subordinates. So an officer who takes bribe from the subordinates can never be respected. There is no discipline in the Railways. Take the case of the Relieving A.S.Ms. I had been approached by some of them and they say that they do not get their travelling allowance even for months and months unless they bribe their Pay Clerks and others. They say that they approached the Divisional Superintendent but nothing tangible came out of it. I have got no doubt that these Divisional Superintendents are the sharers with their clerks of the ill-gotten money. The Railway Minister should see that some of the arbitrary powers of the Divisional Superintendents to harass the Class IV and HI staff are taken away from them.

In Dhanbad, in the spacious building of the Divisional Superintendent's office, there is no room for the officers to sit even. There are more officers than are necessary.

Now let us come to the next point. The Railways are monopoly concerns. Any monopoly concern which has nobody to check it should not be a great profit-making concern. The Railways are public utility concerns. Of course nowadays we require money for development. So we do not mind any arbitrary rates for goods or passengers. But still there should be a limit. The new taxation that has been introduced is now going to be a very oppressive burden on the public. Railways are a utility concern. Ours is a welfare State. We are here, this Parliament is here, this Government is here, only to see to the benefit of our country and our countrymen. So the railway officers fixing the rates should remember that ours is a welfare State and that the Railways are there* the Chairman of the Railway Board is there and every officer is there only for the public benefit of India and Indians.

Now I come to overcrowding in trains. There should be more trains, more speed and more new lines. There should not be any overcrowding. Overcrowding has of course become less than what it was before, but still there is overcrowding. Only recently during the Holi festival the

trains were so much overcrowded that one thought that it was simply inhuman to have passengers crowded into the trains like sheep and cattle. They could very well run special trains. There are bogies now and there are spare engines to run special trains. But these railway officers including the Divisional Superintendents and the General Managers are so callous to the hardship of the passengers—they get special trains no doubt but only at the very last moment; why could not they get special trains from the very beginning? Because they are so very callous to the passengers' hardships. There should be more trains, more lines, more speed, more comforts to the passengers and more development. Of course I know the handicaps and limitations under which the Railways run. But there are several sections in which the lines require renovation, renewal and repairs. Even taking into account all those limitations, limitations of finance and so on, there are lines in which there can be more trains with more speed, and there can be more new lines. Take the case of Gomoh to Dehri-on-Sone. It is not merely a branch line. It is 500 k.m. long. But none of the stations have really a platform. There is no over-bridge anywhere on that line. When you write to them, they say that the average number of passengers does not warrant that there should be another train. But I have travelled in that line and I know that in some cases the trains are packed. I do not know how they can say that. Anyway in that line 500 k.m. long there are only two passenger trains, one starting at 5 in the morning, another starting at 11 in the noon. So there are only two trains on that line in 24 hours, and that too, within six hours. For the rest of the day, for eighteen hours there is no train. If you say that more trains should be run, they say that the number of passengers is not enough to run them. They should remember that ours is a welfare State, and it is not the question of profit but it is the convenience of the passengers that has to be looked into. When the Railways could not earn sufficiently, salt tax was enhanced to meet the expenses of the Railways. They should not forget that. They say that the average number of passengers is not sufficient. On those days when there was more than the average number of passengers, did they attach any more

[Shri D. C. Mallik] bogies, or did they leave it to the passengers to travel on the roof of the trains ? Besides, the coaches and carriages in those trains are so very nasty. The latrines in that line are never clean. The latrines are so very nasty that one dare not enter them. The wash basin is very dirty and broken and it floods the entire floor. I am speaking of the First Class and Second Class compartments and not of the Third Class compartments. You can well understand the condition of the latrine in the Third Class compartment. There is no water in the taps in the Third Class latrines. For a long distance they have to travel; they have to travel for 24 hours. So you can very well imagine the plight of those passengers. Some of the stations are now being rebuilt. Of course, some improvement has been done to the platforms of some of the stations, but not to our expectations. Some of the stations are new. Take, for instance, Patratu which has the biggest thermal power station in Asia. There is no shed for passengers to protect them from rain and sun. There is no provision of any waiting room. Third Class or First Class. There is no provision for drinking water. There is not even a raised platform. So you can very well imagine the difficulties. I saw the General Manager and he had promised that everything would be done soon. Two years have passed and still nothing has been done. These railway officers of lower rank than the Railway Board are all callous to the convenience and comforts of the passengers. Probably it seems that they are experts in seeing how the passengers can be inconvenienced.

Take the case of the booking windows. Of course booking windows are not overcrowded in all railway stations, but in some cases they are so overcrowded that one has to wait for hours. In some highly important stations the hours of booking should be increased. That should be done. About the reservation, that is the most corrupt department in the Railway. I came here on the 9th. All the 24 berths of the first-class compartment were reserved for a marriage party. It was very cleverly done and berths were reserved in the names of individuals. I came by the 81 Up air-conditioned Express which started from Howrah. It was so cleverly done that

none was allowed to approach this compartment even in the day time.

Now, about the time-table, the timetable is the most important part of the railways. But the time-tables are so made, the officers who are in charge of them are so callous that they do not help the travelling public. Passengers even prefer to travel by buses in a condition of suffocation and they patronise the buses to the trains because of the bad timing of the trains. If the timing is good, if the timing is convenient to the passengers, they would prefer travelling by trains because they are more convenient. They should make the timings in such a way that they are not convenient to the travellers. These timetable makers should be replaced by other people who are more sympathetic and who care for the greater convenience of the public.

All the narrow and metre gauge lines which are not run efficiently should be nationalised. There should be more lines for goods trains. India is being induced and more goods wagons would be necessary for the development of industries. There should be more lines in the jungle areas. Nature has concealed underneath a wealth of oil, a wealth of minerals in the jungles. So, there should be more railway lines in the jungles. In our Chhota Nagpur area* there are very few lines, there should be more lines.

Of course, there is the financial implication in all these things. But, these lines should be given priority. Then only the mineral wealth of Chhota Nagpur and Madhya Pradesh will be developed. Without the development of the mineral wealth our country cannot develop. It is a vicious circle. We require money. But money can be earned by constructing more railways.

I wanted to say many things. But my time is short. So, I conclude.

श्रीमती सरला मदीरिया (उत्तर प्रदेश) :
 उपसभाध्यक्ष महोदय, समाजवादी समाज के लिये तयार्थित कृतसंकल्प सरकार के कदम आज समानता की ओर नहीं बरन् असमानता की दिशा में बढ़ रहे हैं जिसका प्रमाण रेलवे बोर्ड के प्रस्तुत आंकड़े हैं।

सन् 1950-51 ई० में बड़ी लाइन में 6868 डिब्बे थे जिसमें वातानुकूलित सीटें 177 थीं, प्रथम श्रेणी की सीटें 21,669 थीं और तृतीय श्रेणी की 5,12,877 थीं। इसी प्रकार छोटी लाइन में 6349 डिब्बे थे, प्रथम श्रेणी की सीटें 7,806 थीं और तृतीय श्रेणी की 2,92,259 थीं। इसी प्रकार से नैरो गेज में, शाखा लाइन में, 654 डिब्बों में प्रथम श्रेणी की सीटें 1376 थीं, तृतीय श्रेणी की सीटें 45,257 थीं। कुल मिला कर 13,871 डिब्बों में वातानुकूलित सीटें 177 थीं, प्रथम श्रेणी की सीटें 30,842 और तृतीय श्रेणी की 9,50,442 सीटें थीं। अर्थात् सन् 1950-51 ई० में प्रथम श्रेणी से तृतीय श्रेणी की 31 गुना सीटें थीं। किन्तु 1964-65 ई० में बड़ी लाइन के 12,242 डिब्बों में वातानुकूलित सीटें 2580 थीं, प्रथम श्रेणी की सीटें 83,174 थीं और तृतीय श्रेणी की सीटें 8,37,161 थीं। और छोटी लाइन में इसी प्रकार 9705 डिब्बों में वातानुकूलित सीटें 434 थीं, प्रथम श्रेणी की सीटें 24,148 थीं और तृतीय श्रेणी की 5,01,394 सीटें थीं, तथा नैरो गेज में, शाखा लाइन में 1474 डिब्बों में प्रथम श्रेणी की 3014 सीटें थीं और तृतीय श्रेणी की 44,185 सीटें थीं। तुलनात्मक दृष्टि से मैं आपके सामने यह रखना चाहती हूँ कि शाखा लाइन में 1000 से भी अधिक सीटें तृतीय श्रेणी की कम कर दी गईं। चूँकि कुल डिब्बे 23,421 थे जिनमें वातानुकूलित सीटें 3014 थीं, प्रथम श्रेणी की सीटें 1,10,336 थीं और तृतीय श्रेणी की सीटें 13,82,740 थीं तो उपर्युक्त विवेचन से यह स्पष्ट होता है कि इस अवधि में वातानुकूलित सीटें 177 से बढ़ा कर 3014 कर दी गईं, अर्थात् 17 गुना से भी अधिक ये सीटें बढ़ाई गईं। और प्रथम श्रेणी की 30,842 सीटें बढ़ा कर 1,10,336 कर दी गईं अर्थात् इसमें भी 3.57 गुना वृद्धि हुई और तृतीय श्रेणी की 9,50,442 से सिर्फ 13,82,745 बढ़ाई गईं, अर्थात् 1.45 गुना जो इयोडे से भी कम

L28RS/66-4

है सीटें बढ़ाई गईं।

सन् 1950-51 ई० में प्रथम श्रेणी और तृतीय श्रेणी की सीटों का अनुपात 1:31 का था, अर्थात् तीसरे दर्जे की 31 गुना सीटें थीं लेकिन सन् 1964-65 में प्रथम से तृतीय श्रेणी की सीटें सिर्फ 12.5 अर्थात् साढ़े बारह गुना हो गईं। सरकार व रेलवे बोर्ड और सलाहकार समिति का ध्यान निरंतर वातानुकूलित सीटों को 17 गुना बढ़ाने की ओर लगा रहा और प्रथम श्रेणी की साढ़े तीन गुना सीटें बढ़ाने की तरफ रहा और तीसरे दर्जे की सीटें बढ़ाने की ओर कोई भी ध्यान नहीं दिया गया।

इसका कारण केवल एक ही प्रतीत होता है कि रेलवे बोर्ड और रेलवे सलाहकार समिति अथवा रेलवे प्रशासन में नियमतः या आदतन चलने वाले जो अधिकारी हैं उनको केवल प्रथम श्रेणी में ही चलने का पास मिलता है और प्रथम श्रेणी में ही चलने की सुविधायें दी जाती हैं, और उनमें तृतीय श्रेणी में चलने वाला एक भी अधिकारी नहीं मिलेगा जो कि तृतीय श्रेणी के, तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के दुख को उनके कष्टों को देख सके और उनको राहत दिला सके, उनके लिये सुविधायें करा सके। यही कारण है कि तीसरे दर्जे की अनुभूति, उनके यात्रियों के अनगिनत कष्टों की ओर उनका ध्यान नहीं पहुँचता। वास्तव में ये बोर्ड और सलाहकार समिति यात्रियों की सुख व सुविधा की ओर ध्यान देने व दिलाने के लिये बनाये गये हैं लेकिन ये सब बन्दर-बाँटकी भाँति अपनी ही सुख-सुविधाओं तक सीमित रह गये और जनता के दुख दर्द की अनुभूति से अनभिज्ञ रहने के कारण कोई भी उल्लेखनीय सुधार करने में असमर्थ रहे हैं।

दिल्ली से चलने वाली ढाक और एक्सप्रेस गाड़ियों में 8 से 10 बजे रात्रि के बीच जा कर देखिये तो पता चलेगा कि तृतीय श्रेणी के डिब्बे में घुसने तक की जगह नहीं। उसके अन्दर अगर यात्री घुसना चाहें भी तो उसे अन्दर से धक्का लगता है और वह बाहर कर सामान सहित गिरता है। यह सब

[श्रीमती सरला भदौरिया]

असुविधायें तीसरे दर्जे के यात्रियों को होती हैं लेकिन उनसे आमदनी करने में, उन पर किराया बढ़ाने में कमी भी सरकार पीछे नहीं है। एक तरफ तो इन गाड़ियों में तीसरे दर्जे के यात्री इस तरह से धक्के खाते हैं और दूसरी तरफ वातानुकूलित वाले बहिस्त का सुख, प्रथम श्रेणी वाले स्वर्ग का सुख भोग रहे हैं। आप लोग देखते होंगे कि स्वर्ग और नर्क, बहिस्त और दोऊख का इतना निकटतम सम्बन्ध और कहीं भी नहीं मिलता होगा जितना कि इन रेल गाड़ियों में आपको मिलेगा।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : सब मिल जायगा एक ही जगह स्वर्ग और नर्क दोनों।

1 P.M.

श्रीमती सरला भदौरिया : इसका एक ही कारण है, कि जब तक शासन में हैं तब तक तो हम स्वर्ग निवासी बन कर बहिस्त के सुख में लवलीन होकर रहना चाहते हैं इसलिये जो भी सुधार हमें करने चाहिये उन सुधारों की ओर हमारा ध्यान नहीं जाता।

आश्चर्य तो हमें इस बात का है कि 1950-51 में प्रथम से तृतीय श्रेणी की 31 गुना सीटों पर 86 1/3 यात्री यात्रा करते थे और प्रथम से तृतीय श्रेणी की आमदनी 34 गुना थी, जो प्रथम श्रेणी में साढ़े तीन गुना बढ़ोतरी करने के बाद अब सन् 1964 और 1965 में साढ़े बारह गुना और तीसरे दर्जे की सीटों में 33 2/5 गुना यात्रियों से 12 गुना आमदनी होती है। फिर भी इस अनुपात में रेलवे बोर्ड व क्षेत्रीय सलाहकार समितियों में तृतीय श्रेणी में आदतन यात्रा करने वाले यात्रियों का एक भी प्रतिनिधि नहीं होता।

चाहे हम सीटों के अनुपात को देखें अथवा आमदनी के अनुपात को देखें, अथवा यात्रियों के अनुपात से देखें, किसी भी दृष्टि से रेलवे बोर्ड और सलाहकार समितियों के गठन

अथवा निर्माण का कोई औचित्य नहीं लगता है। अब आप वातानुकूलित श्रेणी में यात्रा करने वालों की संख्या को देखिये जो इस प्रकार है। यह संख्या 1950-51 से लेकर 1965 तक की है। 1950-51 में वातानुकूलित श्रेणी में यात्रा करने वालों की संख्या थी 12,400, यानी जो स्वर्ग और बहिस्त में चलते हैं। 1964-65 में यह संख्या थी 2,11,100। 1950-51 में प्रथम श्रेणी के यात्रियों की संख्या थी 1,46,54,900 जो कि 1964-65 में हो गई 5,75,54,500। अब आप इसमें फर्क देखिये कि तृतीय श्रेणी में तीसरे दर्जे के यात्रियों की संख्या थी 1950-51 में 1,26,51,44,500—उनके डिब्बों की सीटों का ख्याल कीजिए उसके बाद यात्रियों की संख्या देखिये—1964-65 में 1,92,30,04,800। आमदनी का हिसाब इस प्रकार है कि 1950-51 में वातानुकूलित श्रेणी से आमदनी हुई 12,99,000 रु० जो कि 1964-65 में हुई 1,80,48,000 रु०। प्रथम श्रेणी से 1950-51 में आमदनी हुई 2,52,13,000 रु० और 1964-65 में हुई 14,69,56,000 रु०। अब आप तीसरे दर्जे में देखिये कि क्या हालत है। 1950-51 में आमदनी हुई 85 करोड़ 44 लाख 87 हजार रु० और 1964-65 में आमदनी हुई 1 अरब 74 करोड़ 14 लाख 59,000। इस तरह से तीसरे दर्जे की आमदनी और प्रथम श्रेणी की, वातानुकूलित श्रेणी की, आमदनी में कितना फर्क है। लेकिन सुविधा और सुख किसको मिलता है। स्वर्ग और बहिस्त किसके लिये है। जिससे आमदनी कम होती है। जिससे आमदनी ज्यादा होती है उसको धक्के खाने पड़ते हैं, मुसीबतें खानी पड़ती हैं, दुख भोगते हैं। लेकिन इस भूखों मरने वाले, अन्न के लिये तरसने वाले देश में जो कुछ भी होता सब कम ही दिखायी देता है। ये आंकड़े रेलवे बोर्ड की 1950-51 और 1964-65 की रिपोर्ट से लिये गये हैं। प्रश्न इस बात का है कि 1950-51 से 17 गुना बढ़ोतरी वातानु-

कूलित सीटों की हुई और साढ़े तीन गुना प्रथम श्रेणी की सीटों की हुई लेकिन इस शर्मनाक और निर्दय वृद्धि के बाद भी तृतीय श्रेणी में केवल 1.45 गुना अर्थात् ड्योढ़े से भी कम सीटें बढ़ाई गई इसके लिये इस तथाकथित समाजवादी सरकार को क्या सजा दी जाय, यही इस सदन को सोचना है।

उचित तो यह था कि जब 1950-51 में प्रथम श्रेणी से 31 गुना सीटों पर 86 1/3 गुना यात्री यात्रा करते थे तो उसमें यात्रियों को सुख सुविधा प्रदान करने के लिये यदि सुखद सीटों का प्रबन्ध सरकार नहीं करा सकती थी तो फिर साधारण सीटों की संख्या ही बढ़ा देती ताकि तृतीय श्रेणी के ये यात्री भी प्रथम श्रेणी के यात्रियों की भांति यात्रा कर सकें। अभी तो तीसरे दर्जे के यात्रियों को भूसे की भांति भरकर यात्रा करनी पड़ती है। लेकिन न तो रेलवे बोर्ड और न सलाह समितियों ने ही इस ओर ध्यान देने का कोई भी कष्ट उठाया है। अब भी प्रथम श्रेणी के अनुपात में तृतीय श्रेणी में साढ़े बारह गुना सीटों पर 33 2/5 गुना यात्री यात्रा करते हैं जो किसी भी सम्य सरकार के लिये असह्य होना चाहिये था। और इस समाजवाद लाने का दम भरने वाली सरकार के लिये तो क्या कहा जाय।

उपर्युक्त विवेचन से यह स्तुष्ट है कि वर्तमान सरकार ने विगत चौदह वर्षों में एक और छियासी के अनुपात में यात्रा करने वाले यात्रियों में एक प्रथम श्रेणी को ही सुविधा देने का भागीरथ प्रयत्न किया है और 86 व्यक्तियों के लिये कुछ भी नहीं किया है और वे अब से 15 वर्ष पूर्व जिस प्रकार चलते थे वैसे ही भूसे की भांति भरकर अब भी यात्रा करते हैं।

मैं इस आदरनीय सदन के सम्मानित सदस्यों से पूछना चाहती हूँ कि क्या उन्होंने कभी तीसरे दर्जे के उन यात्रियों की सुविधा के लिये भी इस सदन में कुछ कहा और उनके इस दारुण दुख की ओर रंच मान भी दृष्टि डाली है? आज आप लोग इन सम्मानित

आसनों पर जिनके बल बूते पर आसीन हैं, जिस दरिद्र देश की दुखी जनता के प्रतिनिधि आप हैं, जहाँ करोड़ों इन्सान बिना अन्न के भूखा रहता हो और आप भी वाणी से यदाकदा जिनके दुखों की अनुभूति का प्रतिबिम्ब इस सदन के दर्पण में डालने का दम भरते हैं, क्या सरकार के रेलवे सम्बन्धी कार्यों से उन सब की कलाई नहीं खुल जाती?

कहना तो बहुत कुछ है लेकिन समयाभाव के कारण मैं अब कुछ सुझाव देना चाहती हूँ ताकि यह सम्मानित सदन सच्चे अर्थों में देश की दरिद्र जनता के दुखों का वास्तविक दर्पण बन सके और उसके दुःखों का निवारण हो सके —

- (1) प्रथम श्रेणी हटाकर केवल तृतीय श्रेणी ही रखें ताकि समता के विस्तार के साथ सामान्य जनता के दुख की अनुभूति भी मिलती रहे और यह सम्मानित सदन सचमुच जनता का प्रतिबिम्ब बन सके।
- (2) इससे सरकार का यात्रा व्यय भी बहुत घट जायेगा, नौकरशाही और भेदभाव की दुनिया भी मिटेगी, समता का विस्तार और कर्त्तव्य पालन की ओर रुचि बढ़ेगी।

(Time bell rings.)

मैं जल्दी समाप्त करूंगी।

- (3) तीसरे दर्जे का वास्तविक सुधार भी होगा क्योंकि रेलवे बोर्ड अब तक के अपने आचरण के अनुसार यदि अपनी ही सुविधाओं की पर्वाह करता रहेगा तो तीसरे दर्जे के यात्रियों की कठिनाइयों से अनभिज्ञ ही रहेगा।
- (4) यदि सरकार "सब भवन्तु सुखिनः" के सिद्धान्त पर चलने में असमर्थ है तो कम से कम "बहुजन हिताय, बहुजन सुखाय" के सिद्धान्त पर

[श्रीमती सरला भदौरिया]

ही आचरण करके तृतीय श्रेणी में सुविधा आदि बढ़ाने पर ध्यान दे ।

- (5) रेलवे बोर्ड और सलाहकार समितियों के सदस्य यात्रियों के अनुपात के अनुसार ही लिये जायें । अर्थात्, प्रथम श्रेणी और तृतीय श्रेणी में गत वर्ष के यात्रियों को आधार मान कर दोनों के प्रतिनिधि लिये जायें और तृतीय श्रेणी के पास उन्हें यात्रा हेतु प्रदान किये जायें । इस प्रकार पद के साथ-साथ आचरण भी जुड़ जायें तो अच्छा रहे ।
- (6) चूंकि द्वितीय श्रेणी को समाप्त करने का फैसला सन् 1965 की जुलाई से सरकार ने लिया है अतः उसको समाप्त करने की कोशिश की जाय ।
- (7) प्रथम श्रेणी को अविलम्ब समाप्त कर दिया जाय तो उत्तम रहे । और वातानुकूलित डिब्बे तो इस दरिद्र देश पर कोड़ जैसे घब्बे हैं ।

अतः जब तक तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिये मानवोचित यात्रा की सुविधा प्रदान नहीं की जा सकती तब तक वातानुकूलित की कल्पना भी विडम्बना मात्र है । अतः सरकार इससे अविलम्ब विरक्त हो ।

चूंकि मुझे वर्तमान सभी श्रेणियों के डिब्बों का क्षेत्रफल व उनसे प्रदान की जाने वाली सुविधाओं की लागत का विवरण प्राप्त नहीं हो सका अतः मैं आर्थिक दृष्टि से इस विषय में अधिक विस्तृत समालोचना इस सदन के समक्ष नहीं प्रस्तुत कर सकी । किन्तु मेरा विश्वास है कि . . .

उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव):
आपका समय हो गया है ।

श्रीमती सरला भदौरिया : बस मैं खतम कर रही हूँ । एक दो मिनट और लूंगी । किन्तु मेरा विश्वास है कि यदि दोनों का मिलान किया जायेगा तो यह स्पष्ट हो जायेगा कि वातानुकूलित व प्रथम श्रेणी के डिब्बों के निर्माण व सुविधा और सुख प्रदान करने में तथा अधिक क्षेत्रफल में कम लोगों के चलने के कारण इन पर व्यय अधिक और किराये से लाभ या तो बिल्कुल नहीं होता या होता भी है तो वह तृतीय श्रेणी के मुकाबले में नगण्य होता होगा । इसलिए, यदि माननीय रेल मंत्री इस पर प्रकाश डाल सकें तो इससे देश का अधिक हित होगा । यह तृतीय श्रेणी के बल पर प्रथम श्रेणी और वातानुकूलित की ऐय्याशी न तो श्रेयस्कर ही है और न क्षम्य ही है ।

इस विभेद को चलाने का वही लोग समर्थन कर सकते हैं जो उच्च श्रेणी और निम्न श्रेणी के विभाजन के द्वारा अपनी अहंमयता की तुष्टि करना चाहते हैं; और जो स्वयं नीरस व निर्दयी होंगे तथा परोपजीवी रहना जिनका एकमात्र लक्ष्य होगा । कोई भी विवेकशील सहृदय व्यक्ति इस श्रेणी विभाजन और तत्सम्बन्धी सरकार की गतिविधि का समर्थन नहीं कर सकता क्योंकि इनके कार्यों में न तो कर्तव्य भावना की निष्ठा है और न सदयता का । स्पष्ट है कि ऐसी स्थिति में सरकार से तर्कपूर्ण विवेकशील निर्णय की आशा दुष्कर प्रतीत होती है ।

अतः मैं इस सदन से इतना ही निवेदन करती हूँ कि वह रेलवे के इस श्रेणी विभाजन को शीघ्र समाप्त करने की ओर दृढ़ पग उठाकर समाजवादी व्यवस्था की ओर साहसिक कदम बढ़ाये, क्योंकि यह विभाजन आर्थिक, सामाजिक, राजनीतिक और सांस्कृतिक सभी दृष्टियों से वर्तमान भारत के लिये अनुचित और दुष्प्रदायी है ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHW. M. P. BHARCAVA) : I have names of two more speakers with me. If the House is prepared to sit till 1.30, I will call them.

HON. MEMBERS: Yes.

THE VICE-CHAIRMAN : (SHRI M. P. BHARGAVA) : Mr. Om Mehta.

श्री ओम मेहता (जम्मू और काश्मीर): बाइस चेंबरमैन, मैं रेलवे विभाग को मुबारकबाद देता हूँ कि जब पाकिस्तान और हिन्दुस्तान के दरमियान लड़ाई चल रही थी तो इन लोगों ने बहुत अच्छी तरह से उस समय गाड़ियाँ चलाई जिसके लिए वे मुबारकबाद के मुस्तहक हैं। उन दिनों मुझे कई दफा यहाँ से पठानकोट तक जाने का मौका मिला और मैंने देखा कि रेलवे के कर्मचारी अपनी जान को खतरे में डालकर किस तरह से फौज की मदद के लिए गाड़ियाँ चला रहे हैं। वे लोग ऐसी लाइनों पर गाड़ियाँ चला रहे थे जहाँ पर लड़ाई का बड़ा खतरा था और दुश्मन हमला कर रहा था, फिर भी इन लोगों ने अपनी जान की परवाह किये बिना गाड़ियों का आना जाना जारी रखा।

मुझे इस बात की खुशी है कि जो लोग काम करते मर गये उन रेलवे कर्मचारियों के परिवारवालों को कई तरह की सुविधाएं दी गई हैं, कई तरह के इनाम दिये गये हैं और काफी और दिया जा रहा है। लेकिन मैं रेलवे मंत्रालय से रिक्वेस्ट करना चाहता हूँ कि सिर्फ इनाम देने, ग्रेजुटी देना, पेंशन देना ही काफी नहीं है क्योंकि इन लोगों ने अपनी जान को खतरे में डाला है, उस वक्त इन लोगों ने मुल्क की सेवा की है जिस समय मुल्क को काफी खतरा था और इस तरह से इन लोगों ने देश को बचाया। दिल्ली से लेकर पठानकोट तक जो रेलवे लाइन थी वह पाकिस्तान के हमले को रोकने के लिए बड़ी इफैक्टिव लाइन थी और रेलवे के कर्मचारियों ने अपनी जान को खतरे में डालकर, मुश्किल से मुश्किल काम को अंजाम देकर, इस लाइन को चालू

रखा और लड़ाई के मैदान में फौज को हर तरह की मदद पहुंचाई। इसलिए मैं चाहूंगा कि उस वक्त काम करते हुए जो रेलवे कर्मचारी मर गये थे, जिन्होंने अपनी जान की परवाह नहीं की, उनके बच्चों को, उनके परिवारवालों को इनाम ही नहीं पेंशन भी दी जाय और पेंशन के साथ-साथ उनके जो बच्चे हैं उनकी तालीम का भी इंतजाम किया जाय। उनके बच्चों को एजुकेशन फ्री दी जाय और जब वे बड़े हो जायें तो उन्हें रेलवे सर्विस में नौकरी के लिए प्रायोरिटी दी जाय ताकि रेलवे कर्मचारियों का उत्साह बढ़ सके और बाकी जो रेल कर्मचारी हैं उन्हें यह मालूम हो जाय सरकार हमारे बालबच्चों की देखभाल अवश्य करेगी और इस तरह से सब लोगों के लिए एक सबक हासिल हो जायेगा ताकि वे लोग ज्यादा जाफिशानी से काम कर सकें।

इसमें कोई शक नहीं है कि रेलवे ने बड़ी तरक्की की है और उसको बढ़ाया भी है, लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि जिस स्टेट से मैं आया हूँ यानी जम्मू काश्मीर से, वहाँ पर 1947 से पहले जब कि इस मुल्क की तकसीम हुई थी, जम्मू तक ही रेलवे जाती थी और काफी हिस्सा ऐसा पड़ा हुआ था जिस पर कोई भी रेलवे लाइन नहीं थी। इस मुल्क को आजाद हुए करीब 19 साल हो गए हैं मगर हमने जम्मू काश्मीर में सिर्फ 5 मील ही रेलवे लाइन अभी तक बनाई है और वह भी कठुआ तक। इस साल यह 5 मील की रेलवे लाइन वहाँ पर इन 19 सालों में बनाई गई है और कोई भी मुल्क इस चीज पर प्राइड नहीं कर सकता है कि उसने इतनी बड़ी तरक्की इतने समय में की है।

जिस वक्त चीन और पाकिस्तान का हमला हुआ था उस वक्त हजारों फौजों को और दूसरे सामान को काश्मीर ले जाना था और उसके लिए एक ही रास्ता था और वह रास्ता भी पाकिस्तान की वाउन्डरी से गुजरता था। अगर उस वक्त रेलवे लाइन होती तो इस तरह की मुश्किल न उठती

[श्री ओम मेहता]

पड़ती जो उस समय हमें उठानी पड़ी थी। जिस वक्त पाकिस्तान ने सितम्बर में हमला किया था उस समय वह अपने बड़े बड़े टैंक ले आया था, लेकिन हमें अपना सामान ले जाने के लिए काफी दिक्कत उठानी पड़ी क्योंकि हमारे पास इस जगह पर रेलवे लाइन नहीं थी। यही वजह थी कि जिस समय पाकिस्तान अपनी सेना और टैंकों को जोरियां में ले आया था तब हम उस समय अपने टैंक वहां पर ला सके। इसलिए मैं अर्ज करना चाहता हूं कि जहां तक डिफेंस का ताल्लुक है इस चीज को प्रायोरिटी दी जानी चाहिये मुल्क के दूसरे हिस्सों के मुकाबले में। मैं यह नहीं कहता कि आप दूसरी जगह पर लाइन न बनाइये, आप जरूर बनाइए और एक ऐसे इलाके को जो कि मिलिटरी प्वाइन्ट से बहुत अहम है उसको नहीं छोड़ना चाहिये। यही वजह है कि आज हमारी फौजें आसाम में और मिजो हिल्स में जल्दी नहीं जा सकतीं क्योंकि वहां पर रेलवे लाइनें नहीं हैं। इसी तरह से हिमाचल प्रदेश और काश्मीर की जो सरहदें हैं वहां पर हमारी कोई रेलवे लाइन नहीं है जो कि मिलिटरी के लिहाज से बहुत ही अहम जगह है। इसलिए मैं फिर अर्ज करूंगा कि आप इस बात पर जरूर गौर करेंगे।

आप तो कहते हैं कि काश्मीर हिन्दुस्तान का एक हिस्सा है और इसको आपने पाकिस्तानी हमले के समय में साबित भी कर दिया है क्योंकि आपने पाकिस्तानी हमले का मुकाबिला किया और अपनी फौज से स्यालकोट और लाहौर तक हमला कर दिया। लेकिन आपने उस हिस्से में अभी तक केवल 5 मील तक ही रेलवे लाइन बनाई जो कि देश की हिफाजत के लिए बहुत ही अहम हिस्सा है। आल इंडिया एक्स्प्रेस के हिसाब से आपने 1 लाख पापुलेशन के लिए 9.4 मील रेलवे लाइन बनाई है और काश्मीर का जहां तक सवाल है वह उसकी आबादी को देखते हुए सिर्फ 0.15 मील पड़ता है। इस

बात को देखते हुए बड़ा अफसोस होता है कि काश्मीर में लाखों टूरिस्ट जाते हैं, वहां पर वैष्णवदेवी जी का मंदिर है जहां पर लाखों यात्री हरसाल दर्शन करने के लिए जाते हैं, मगर अभी तक उस एरिया में कोई भी रेलवे लाइन नहीं बनाई गई है। वहां का टिम्बर हिन्दुस्तान और दूसरी जगहों पर जाता है, आर्मी का मूवमेंट होता है, फौज की जरूरत के लिए तरह तरह का सामान जाता है, लेकिन रेलवे लाइन न होने की वजह से इन चीजों को पहुंचाने में बड़ी दिक्कत सामने आती है। जिन चीजों को ट्रकों और बसों से पहुंचाया जाता है वह काफी नहीं होती, इसलिए मैं अर्ज करना चाहता हूं कि रेलवे विभाग इस ओर फौरी तबज्जो देगा और वहां पर रेलवे लाइन जल्दी से जल्दी बनवायेगा।

यहां पर रेलवे लाइन बनाने के बारे में काफी सालों पहले सर्वे हो चुका है क्योंकि फौजी मुकाम होने की वजह से वहां पर रेलवे लाइन का होना बहुत जरूरी है। कटुबा तक तो रेलवे लाइन है लेकिन अब कहां पर रेलवे लाइन बनाई जाए, इस बारे में रेलवे डिपार्टमेंट और डिफेंस डिपार्टमेंट में झगड़ा चल रहा है और अभी तक इस बारे में कोई बात फाइनल नहीं हुई है। यह कितने अफसोस की बात है कि जब हमारे ऊपर पाकिस्तान और चीन का खतरा मौजूद है और कोई भी नहीं कह सकता कि हमला इनकी तरफ से कब हो जाय, फिर भी काश्मीर में रेलवे लाइन बनाने के बारे में कोई फैसला नहीं हो सका है। इतना इम्पोर्टन्ट डिजिजन को करने में दो साल लग गये हैं जबकि वहां पर सर्वे हुए कई साल हो गये हैं। मिलिटरी वाले कहते हैं कि यह लाइन ऊधमपुर से ले जाई जानी चाहिए और रेलवे वाले कहते हैं कि जम्मू से होकर जानी जाहिये, लेकिन अभी तक इस बारे में कोई फैसला नहीं हो सका है जबकि सर्वे कम्पलीट है। इसलिए मैं अर्ज करना चाहता हूं कि इस बारे में जल्द से कोई फैसला हो जाए और वहां पर रेलवे लाइन का बनना इसी साल से शुरू भी हो जाए।

आपने कठुआ तक रेलवे लाइन बना दी है बहुत अच्छा किया है, लेकिन इस लाइन में कोई मेल और एक्सप्रेस गाड़ी नहीं चलती है। इस लाइन में सिर्फ मालगाड़ी और पैसेंजर ट्रेन चलती है जिसकी वजह से किसी को फायदा नहीं हो सका है। अगर वहां पर मेल और एक्सप्रेस गाड़ी चलती तो लोगों को फायदा हो जाता। जो लोग कठुआ से जम्मू जाना चाहते हैं अगर इस लाइन पर मेल या एक्सप्रेस ट्रेन चलता तो उन्हें 10 या 10 मील के फासलों का फायदा हो जाता। इस लाइन पर मेल और एक्सप्रेस ट्रेनों के न चलने से कोई फायदा नहीं होता है। इसलिए मैं रिक्वेस्ट करूंगा कि रेलवे विभाग इस तरफ भी गौर करेगा।

हमारे रेलवे मंत्री जी कहते हैं कि हम रेलों की स्पीड बढ़ा रहे हैं और उनकी एफिसेन्सी भी बढ़ा रहे हैं। आप इस बात का अच्छी तरह से अन्दाजा लगा सकते हैं कि जिस आदमी को दिल्ली से पठानकोट जाना होता है, जिसकी लम्बाई करीब 300 मील है, उसमें 10 या 12 घंटे लग जाते हैं। अक्सर यह देखने में आता है कि कोई भी गाड़ी पठानकोट में ठीक समय पर नहीं पहुंचती है। हमारे मिनिस्टर साहब कहते हैं कि हमारा रेलें 60 या 70 मील की रफतार से चलने लगेंगीं लेकिन 300 मील का सफर 10 और 12 घंटे में तय किया जाता है और वह भी दो घंटे लेट पहुंचती है। जब उनसे इसके बारे में पूछा जाता है तो कहते हैं कि रास्ते में ट्रैक ठीक नहीं है और इस तरह का बहाना करते हैं। इसी तरह से जो गाड़ियां पठानकोट से दिल्ली आती हैं वे भी लेट आती हैं और फिर इस तरह का बहाना करना कि ट्रैक ठीक नहीं है मुनासिब मालूम नहीं देता है। इस समय बातों की जरूरत नहीं है, इस समय तो डीइस की जरूरत है क्योंकि काश्मीर में हमारी फौजें पड़ी हैं और वहां पर टूरिस्ट ट्रैफिक भी बहुत जोरों के साथ होता है। जो टूरिस्ट यहां से पठानकोट जाते हैं और उन्हें काश्मीर जाना होता है तो अक्सर देखने में यह आता है कि जो गाड़ी पठानकोट 9 या 10 बजे पहुंच-

चनी चाहिये थी वह दो घंटे लेट पहुंचती है जिसकी वजह से यात्री आगे को नहीं जा सकते हैं और इस तरह से उनका सारा दिन जाया हो जाता है। इसलिए मैं अर्ज करूंगा कि इन चीजों की तरफ तबज्जो देने की जरूरत है।

ऐसे ही यह ठीक है कि हमारी कई फैक्ट्रीज हैं जहां पर कौचेज बन रही हैं और उसके साथ-साथ वैगन्स बन रहे हैं और इसके लिये मैं हुकूमत को मुबारकबाद देता हूं कि वह न सिर्फ यहां की जरूरत के लिये बल्कि बाहर भेजने के लिये भी वह यह चीजें कर रही है। लेकिन मुझे अफसोस होता है जब मैं यह देखता हूं कि अगर आप थर्ड क्लास की स्लीपिंग कोच में जायं तो एक थ्री टायर होगा और एक टू टायर होगा, टू टायर में सिटिंग कम स्लीपिंग का इन्तजाम होता है और थ्री टायर में सिर्फ स्लीपिंग का इन्तजाम होता है और उस थ्री टायर में जो बर्थ होती हैं वह मुर्गीखाना सी मालूम होती हैं। उनपर आप बैठ नहीं सकते हैं। उनकी जो चौड़ाई होती है वह मुश्किल से एक फुट होती है। मैं यह नहीं समझता कि एक फुट पर एक इंसान कैसे सो सकता है। जब आप उसके लिये चार रुपये ज्यादा लेते हैं, तो आप एक अच्छी बर्थ क्यों नहीं प्रोवाइड करते हैं? उस एक फुट की बर्थ पर कैसे एक इंसान सो सकता है? इसी तरह से आप फर्स्ट क्लास को ले लीजिये। फर्स्ट क्लास में जो लोअर बर्थ पर सोते हैं उनके लिये तो ठीक रहता है। मुझे अफसोस है कि इन लोगों को ऊपर की बर्थ पर चढ़ना नहीं पड़ता है। वहां पर कोई लैंडर नहीं होती है, सीढ़ियां गायब होती हैं। इसके अलावा अगर मेरे जैसे लम्बे आदमी को ऊपर सोना पड़े तो एक फुट टांगें लटक जाती हैं। इतनी छोटी ऊपर की बर्थ होती है कि उस पर पूरी तरह से एक आदमी नहीं आ सकता। तो मैं यह उम्मीद करूंगा कि हमारे रेलवे मिनिस्टर इस इम्प्रूवमेन्ट की तरफ तबज्जह देंगे और दूसरे काश्मीर को नेगलेक्ट नहीं करेंगे और काश्मीर में जहां हो सके, रेलवे की सुविधाएं देने के लिये रेलवे लाइन्स को जल्दी से जल्दी ले जायेंगे।

श्री गुरुदेव गुप्त (मध्य प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इसके लिये आभारी हूँ कि आप ने मुझे इस रेलवे बजट पर बोलने के लिये कुछ समय दिया। स्वाधीनता के पश्चात् यदि भारत सरकार के किसी मंत्रालय ने सबसे अधिक प्रगति की है, तो वह रेलवे मंत्रालय है। इसे विस्तार, प्रशासन, आत्मनिर्भरता या कार्य-कुशलता, किसी भी दृष्टि से देखा जाय तो इसमें पर्याप्त उन्नति दिखाई देती है। कार्यकुशलता इसमें 1947 की अपेक्षा 25 प्रति शत बढ़ गई है। 1947 में जहाँ देश में एक भी रेल एंजिन नहीं बनता था, वहाँ अब दो हजार एंजिन बनाये जा रहे हैं। इसी प्रकार वैगन के मामले में भी आत्मनिर्भरता प्राप्त कर ली गई है।

इसी भाँति रेलों की रफ्तार को बढ़ा कर यात्रा के समय को कम करने तथा यात्रियों की सुख-सुविधा का प्रबन्ध करने की दिशा में समुचित सुधार हुआ है। कुछ ट्रंक मार्गों पर डीजलाइजेशन व इलेक्ट्रिफिकेशन द्वारा ट्रेनों की रफ्तार बढ़ाई जा रहा है जिससे समय की बचत होगी। विदेशों की तुलना में यद्यपि आज भी हमें रफ्तार बढ़ाने की दिशा में काफी प्रगति करनी है। जापान में जहाँ ट्रेन की 125 मील प्रति घंटा की रफ्तार है वहाँ हमारे यहाँ अभी 60 मील तक हम पहुँच पाये हैं, किन्तु हमारा विश्वास है कि श्री एस० के० पाटिल के रूप में जिस कुशल प्रशासक के पास यह मंत्रालय है वहाँ इसका चतुर्मुखी विकास होना निश्चित है।

भारत पाक युद्ध में एवं कुम्भ के मेले में रेलवे मंत्रालय ने और रेलवे विभाग ने जो कार्यकुशलता दिखाई है उसके लिये वह बधाई का पात्र है।

प्रस्तुत रेलवे बजट की एक और विशेषता यह है कि वर्तमान यात्री किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है तथा कुछ आवश्यक खाद्य पदार्थों तथा वनस्पति तेल, शकर चाय एवं औषधियों आदि में रेल भाड़ा शुल्क में कमी भी की गई है। इसमें नमक के रेल भाड़े में वृद्धि करना

उचित नहीं प्रतीत होता। आशा है कि मंत्री महोदय इसे वापस लेकर जनता को राहत देंगे।

साधारण जनता की सुविधा को ध्यान में रखते हुये आज देश में अधिकाधिक जनता ट्रेनों के चलाने की आवश्यकता है। अभी दिल्ली बम्बई मार्ग पर वाया भोपाल हो कर कोई जनता गाड़ी नहीं जाती है। इसी प्रकार हावड़ा बम्बई वाया इलाहाबाद लाइन पर केवल एक जनता गाड़ी चलती है जो कि बार्ड वीकली है और हफ्ते में केवल दो बार चलती है, अतः यह आवश्यक है कि जनता के कष्टों को देखते हुये दिल्ली से बम्बई के लिये एक जनता गाड़ी नियमितरूप से चलाई जाय तथा हावड़ा से बम्बई के लिये वाया इलाहाबाद जो बार्ड वीकली जनता गाड़ी चलती है उसे भी नियमित रूप से चलाया जाय।

रीवा जो बिन्ध्य प्रदेश का डिविजनल हेडक्वार्टर है वहाँ से भोपाल, जो मध्य प्रदेश की राजधानी है, जाने के लिये कोई डाइरेक्ट ट्रेन नहीं है और ट्रेन बदलने में समय का अपव्यय होता है और काफी परेशानी होती है। डिविजनल हेडक्वार्टर के नाते उसका काफी महत्व है। अतएव मैं चाहूँगा कि इलाहाबाद से जो ट्रेन जबलपुर हो कर बम्बई को जाती है कम से कम उसे कटनी हो कर डाइवर्ट कर दिया जाय और यह वाया भोपाल आगे के लिये जाय। इसी प्रकार रीवा में कोई रेलवे लाइन नहीं है। 1952-53 में रीवा को रेलवे लाइन से जोड़ने की एक योजना बनी थी और उस योजना की स्वीकृति के बाद वहाँ पर रेलवे ट्रैक बनाने का कार्य शुरू हुआ, मिट्टी छोड़ी गई, किन्तु थोड़ा कार्य होने के बाद वह कार्य न जाने क्यों बन्द कर दिया गया। अतएव वहाँ के विकास की दृष्टि से यह आवश्यक है कि उसको रेलवे लाइन से जोड़ा जाय। किन्तु जो पहले योजना थी सतना से गोविन्दगढ़ को रेल लाइन से जोड़ने की, वह अपर्याप्त होगी। तब से समय काफी आगे बढ़ चुका है, अतएव आवश्यकता इस बात की है कि

गोविन्दगढ़ को सतना होते हुए ललितपुर से जोड़ दिया जाय। ऐसा करने से वहां जो विशाल प्राकृतिक भंडार हैं तथा उस क्षेत्र में जो काफी जंगल है उसका उपभोग करने में काफी सहायता मिलेगी और इसी प्रकार वहां अनेक उद्योग खड़े हो सकेंगे जिससे कि वहां की जनता का आर्थिक विकास हो सकेगा।

मध्य प्रदेश का बस्तर जिला प्राकृतिक सम्पद से परिपूर्ण दूसरा क्षेत्र है जहां लोहे के पर्वत खड़े हैं व जंगल इतने सम्पन्न हैं कि जिन्हें सैकड़ों वर्ष तक उपभोग करके भी आप रिक्त नहीं कर सकते। किन्तु वहां के निवासियों को आप यदि देखें तो फिर वही अर्ध नग्न, भूखे, अपढ़ और रोगग्रस्त। उनकी हालत वही है कि नाना प्रकार के व्यंजन से युक्त थाली सामने है किन्तु खाने पर अंकुश है चूंकि मालिक की अभी दृष्टि नहीं है। उसी प्रकार वे उसका उपभोग नहीं कर पाते हैं।

बस्तर क्षेत्र में बेलाडीला स्थल पर कच्चे लोहे का उपभोग भी किया जा रहा है। वहां पांचवां स्टील प्लांट स्थापित किये जाने का प्रश्न राजनीतिक खींच-तान में पड़ा हुआ है। इस कारखाने को बेलाडीला के बजाय विशाखापटनम या हास्पेट में स्थापित करने की जो तोड़ चेष्टा की जा रही है।

बस्तर जिले को प्रकाश में लाने के लिये रेलवे लाइन की बड़ी आवश्यकता है। इसके लिये मध्य प्रदेश शासन का प्रस्ताव है कि डल्ली रजहरा से जगदलपुर को एक रेल लाइन खोली जाय। इस रेल के खुल जाने से वहां के आदिवासियों एवं विस्थापितों के भाग्य खुल जायंगे, और उनका जीवनस्तर काफी ऊंचा हो सकेगा। इस क्षेत्र में रेलवे लाइन के हो जाने से बहुत-से उद्योग वहां पर निकाले जा सकते हैं। यह सिफारिश नागराजराव कमेटी ने की थी कि वहां पर पचीसों उद्योग खोले जा सकते हैं। डा० नागराजराव प्लानिंग कमिशन के थे और उन्होंने इसका अध्ययन कर के अपना प्रतिवेदन दिया है। अतः उपरोक्त रेलवे लाइन को डल्ली रजहरा, सम्बलपुर,

अंटागढ़, कोलपुर, नारायणपुर, कौंडागांव, बस्तर व जगदलपुर मार्ग निर्धारित करना उपयोगी होगा। इसके बजाय दन्तेबारा को भद्राचलम रोड से जोड़ने का जो अभी प्रस्ताव है वह पर्याप्त नहीं है और उससे अधिक लाभ नहीं हो सकेगा। अतएव मैं आशा करूंगा कि श्री पाटिल साहब इसे चतुर्थ योजना में सम्मिलित कर लेंगे और इसका सर्वेक्षण कार्य प्रारंभ करा कर वहां के लाखों आदिवासियों एवं विस्थापितों के नारकीय जीवन को जनतंत्र के उन्मुक्त वातावरण में विचरण करने व सुख सुविधाओं के उपभोग करने का समुचित अवसर देने के यश के भागी बनेंगे।

मुझे एक बात और निवेदन करनी है और वह यह है कि जबलपुर से दिल्ली आने के लिये कोई डाइरेक्ट ट्रेन नहीं है।

उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव) : डाइरेक्ट बोगी है।

श्री गुरुदेव गुप्त: माननीय वाइस चेयरमैन साहब, बोगी है, किन्तु बोगी जो है वह उस मेल ट्रेन में लगाई जाती है जो बम्बई को जाती है और वह बीना में कट जाती है और वहां बीना से जबलपुर जाने के लिये जो रेलवे लाइन है वह इतनी स्लो है कि उसमें काफी समय लगता है और उस बोगी में इतनी भीड़ हो जाती है कि उसमें घुसना कठिन हो जाता है अतः एक बोगी पर्याप्त नहीं है और कम से कम और बोगी ही बढ़ा दी जायें और इलाहाबाद हो कर जो ट्रेनें जाती हैं उनमें खास तौर से अपर इंडिया में या दूसरी एक्सप्रेस गाड़ी में एक बोगी जोड़ी जाय जबलपुर के लिये जो कि इलाहाबाद में काट कर मेल में जोड़ दी जाय। इससे वहां के यात्रियों को सुविधा हो सकेगी। जबलपुर एक महत्वपूर्ण स्थान है और वहां खमरिया फैक्ट्री है। वहां सुरक्षा पर आधारित कारखाने हैं। उसके यातायात के लिये भी आवश्यकता इस बात की है कि उसे नई रेलवे लाइन से कनेक्ट किया जा सके और वहां यातायात की सुविधा प्रस्तुत की जा सके।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) : The Minister will reply at 2.30 P.M.
The House stands adjourned till 2.30 P.M.

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

The House reassembled after lunch at half past two of the clock, THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) in the Chair.

RE REPORTED DISTURBANCES IN DELHI CITY

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) : Yes, Mr. Dahyabhai Patel.

SHRI DAHYABHAI V. PATEL (Gujarat) : Mr. Vice-Chairman, before you call upon the hon. Minister of Railways to speak I would like to draw through you, Sir, the attention of this House and of the Government to what is happening in this capital city of Delhi. We understand that there have been disturbances and the police have had to fire. The Police have had to use tear gas. We would like to be assured that there is a Government in this capital city of Delhi and I should like to be assured that the Government is going to maintain law and order in this city. We would like a full statement from the Government about what is happening in this city.

THE VICE-CHAIRMAN : (SHRI M. P. BHARGAVA) ; I shall pass on the information that you have given, to the Government.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1966-67— GENERAL DISCUSSION—continued

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI S. K. PATH) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I am indeed grateful to the House for the helpful comments and criticisms that they have made on the Railway Budget. The criticism, by and large, has been of commendation although sometimes a little condemnation also came in. I am trying to reply to almost all the criticisms as far as I can. But if I do not reach every Member

the idea is not that I should omit them, but because within the specified time the task has to be done. But we have evolved a very nice procedure in the Railway Ministry and that is this. The answers to all the criticisms are given and copies are kept in the Library so that any criticism that is not replied to by me or my colleagues here will be available in the Library when it is ready.

My task has been made a little light by my hon. colleague here, Shri Sham Nath, who replied to some of the criticisms that have been made. I shall deal with the main points, not necessarily whether a railway line should go to a particular part or not. These things we shall discuss later. But there are some matters of policy which are very important, so far as every Ministry is concerned and particularly the Railway Ministry, and to these I will respectfully invite the attention of hon. Members.

One is this that it has been the proud privilege of our Railways that besides being the largest public undertaking where capital of almost of the order of 3,000 crores has gone in, it has been the most successfully managed industry or service, whatever you may call it. And year after year the performance of the Railways is improving. If you look to the past as to what we have been able to do during the last 18 years after independence, you will find that every five years when the Convention Committee met and made their demands on, the Railways, these demands have been adequately met. And it is a fact worth noting that of all the railway systems in the world, barring perhaps the railways in the United States of America, the Indian Railways are the only pay proposition. It will further interest the House to know that last year the railways in Great Britain lost nearly 100 million sterling that comes to about Rs. 130 crores, while our contribution to the Government is Rs. 130 crores. I am merely saying this and it is a mere coincidence. It just happens to be the same amount, not that we were waiting for that fact so that we could raise our contribution to a sum equivalent to the loss that the British railways had made. Wherever I go and see railway systems, this is a matter of surprise to those people as to how the Indian Railways have made this position possible.