

12. 48 hrs.

**RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION—contd.**

**MR. SPEAKER :** Shri Baswant was on his legs yesterday.

श्री बसवन्त (भिवंडी) : मैं कल यह कह रहा था कि बम्बई की गोबर की खाद कुछ रियायती दरों से किसानों को अन्न उत्पादन के लिए दी जाती थी। जहाँ पर और उर्वरक काम में नहीं लाये जाते हैं वहाँ इसी को उर्वरक के तौर पर इस्तेमाल किया जाता है। गोबर की खाद को एक सीमित किलोमीटर तक लाने ले जाने की जो व्यवस्था थी उसको अगर खत्म कर देंगे तो यह अन्नोत्पादन को बढ़ाने के रास्ते में बाधक सिद्ध होगा। इसलिए मैं प्रार्थना करता हूँ कि उर्वरकों के लिए जो रियायत रखी है उसे खास तौर पर गोबर के खाद के लिए जारी रखना आवश्यक है।

मेरे साथी श्री फणि गोपाल सेन ने अनुपूरक मांगों पर बोलते हुए एक बहुत अच्छा मुझाव रखा था। उन्होंने कहा था कि देहातों में किसान गोबर की खाद को जलाने के काम में लाते हैं और इस कारण से इसका अन्नोत्पादन के लिए जो उपयोग होना चाहिए नहीं होता है। आपके पास सेकिड ग्रेड का कोयला भी पड़ा रहता है। चूकि उसकी मांग कम है इस वास्ते वह खानों में पड़ा रहता है। उसको रियायती दर से किसानों को रेलवे से दिया जाए ताकि गोबर के खाद की बचत हो और देश का अन्नोत्पादन बढ़े।

12. 50 hrs.

[**MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair**]

मैं रेलवे मंत्रालय का ध्यान इस मुझाव की तरफ दिलाना चाहता हूँ।

रेल-सेवाओं में जो कुछ सुधार किया गया है, उसकी मैं सराहना करता हूँ। तीसरे दर्जे की सवारियों के लिए टू-टायर और थ्री टायर में जो सुविधायें उपलब्ध की गई हैं, वे तो बहुत उचित और सराहनीय हैं, मगर

उन सुविधाओं में और वृद्धि की जाये। रात्रि में शयन-यान के लिए चार रुपये का प्रसार रखा गया है। मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि अगर किसी यात्री को दो या तीन रात्रि रेल में यात्रा करनी पड़े, तो उस से पहली रात्रि के लिए चार रुपये लिये जायें और दूसरी या तीसरी रात्रि के लिए कुछ कम प्रभार लिया जाये।

तीसरे दर्जे की वातानुकूलित, एयर-कन्डीशन्ड, चैयर-कार के लिए दूसरे दर्जे का फेयर चार्ज करने का जो निर्णय लिया गया है, वह उचित है और मैं उसका समर्थन करता हूँ।

दूसरे दर्जे के शयन-यान के लिए प्रति-रात्रि पांच रुपये का जो प्रभार निश्चित किया गया है, वह उचित है। लेकिन प्लेटफार्म टिकट के दाम बीस पैसे नहीं करने चाहिए। उसके पुराने दाम ही रहने देने चाहिए। जो गरीब आदमी बिदाई देने के लिए स्टेशन प्लेटफार्म पर आते जाते हैं, उनके लिए यह सुविधा बहुत जरूरी है।

रेलवे प्रशासन की ओर से अलाभप्रद रेलवे शाखाओं को बन्द करने का निर्णय लिया गया है। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि उन शाखाओं को बन्द करने से उन क्षेत्रों को हानि होगी। इस लिए मैं यह सुझाव देना चाहता हूँ कि इस सम्बन्ध में पार्लियामेंट की एक कमेटी बनाई जाये, जो इस बात पर विचार करे कि अलाभप्रद रेलवे शाखाओं को बन्द करना उचित है या नहीं। उस कमेटी की रिपोर्ट आने पर ही इस सम्बन्ध में अन्तिम निर्णय लिया जाये।

रेलवे प्रशासन में सूखा, बाढ़, तूफान, भूकम्प आदि देवी प्रकोपों से प्रभावित क्षेत्रों में अनाज और दवाई आदि पहुंचाने के लिए कोई भाड़ा नहीं लिया है। इसके लिए मैं उसको धन्यवाद देना उचित समझता हूँ।

रिपोर्ट में कहा गया है कि 1960-62 की तुलना में कोयले और डीजल के ब्यय में 22

करोड़ रुपये की वृद्धि हुई है। मैं रेलवे मंत्रालय का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि हम शाम को देखते हैं कि रेलवे-कर्मचारी बाहर कोयले का ढेर लगा देते हैं और उसमें से धुआ निकल जाने के बाद उसको अपनी रसोई के लिए घर ले जाते हैं। इस प्रकार चोरी-छिपे जो कोयला चला जाता है, उस पर रेलवे मंत्रालय ध्यान नहीं देता है। इसी लिए इन छः सालों में कोयले के व्यय में 22 करोड़ रुपये की वृद्धि हुई है। इस तरफ ध्यान देना जरूरी है।

दिवा-बंगलोर रेलवे लाइन के काम को द्रुत गति में करना जरूरी है। पांच माल में वह लाइन तीस मील तक, अर्थात् दिवा से अनवेल और आप्टा तक, बन पाई है। इंडिया के वेस्ट कोस्ट पर दो सौ मील तक कोई रेलवे लाइन नहीं है। देश के हित को दृष्टि में रखते हुए उस लाइन को तेजी से पूरा करना जरूरी है। यह नय कर देना चाहिए कि वह लाइन कितने मान तक मंगलौर तक पूरी कर दी जायेगी।

महाराष्ट्र में विदर्भ के जो जिले आए हैं, वे बहुत अनडेवेलोप्ड हैं। यवतमाल जिले का विकास हो रहा और वहां पर उद्योग में भी वृद्धि हो रही है। महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री ने यह मुझसे कहा है कि यवतमाल जिले में चनाका रेलवे लाइन का सर्वेक्षण किया जाय, लेकिन अभी तक वह सर्वेक्षण नहीं हुआ है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि वह एक अनडेवेलोप्ड एरिया है, इस लिए वहां पर उस रेलवे लाइन के सर्वेक्षण की बहुत जरूरत है।

सेन्ट्रल गवर्नमेन्ट के अधीन रेलवे के रूप में यातायात और परिवहन का जो सबसे बड़ा साधन है, अगर मंत्री महोदय देश के हित को दृष्टि में रखते हुए उसके सुधार और जनता की दिक्कतों को दूर करने की तरफ ज्यादा से ज्यादा ध्यान देंगे, तो जनता उन को धन्यवाद देगी।

आपने मुझे समय दिया, इस के लिए मैं आप का आभारी हूँ।

श्री सूरज भान (अम्बाला) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप का बहुत मशकूर हूँ कि आप ने मुझे टाइम दिया।

रेलवे के बारे में अगर पिछले सालों का मुकाबला इस साल से किया जाये, तो जहां 1962 में रेलवे को 24 करोड़ रुपये, 1963 में 31 करोड़ रुपये, 1964 में 42 करोड़ रुपये और 1965 में 49 करोड़ रुपये का फायदा हुआ, वहां इस साल 29 करोड़ रुपये का घाटा हुआ है। यह घाटा क्यों हुआ है और कब से शुरू हुआ है? एक मंत्री साहब आते हैं और उनके आते ही रेलवे में दुर्घटनायें होनी शुरू हो जाती हैं। दूसरे मंत्री महोदय आते हैं और उन के आते ही रेलवे में घाटा होना शुरू हो जाता है। गवर्नमेन्ट की तरफ से रेलवे में कुछ इम्प्रूवमेन्ट करने के लिए कुछ स्टेप्स लिये जाने चाहिए, लेकिन मुश्किल यह है कि "मर्ज बढ़ता ही गया, ज्यों ज्यों दबा की"। रेलवे में हालात बिगड़ते जा रहे हैं।

रेलवे में घाटा होने की सबसे पहली वजह यह है कि गुड्स का काम रेलवे से हट कर रोड्स की तरफ जाना शुरू हो गया है। कोई भी व्यापारी यह नहीं समझता है कि रेलवे में उस का माल सेफ है। रेलवे के द्वारा ले जाया गया माल ठीक हालत में नहीं पहुंचता है, पूरा नहीं पहुंचता है। इसी लिए व्यापारियों ने यह कसम खा ली है कि वे रेलवे से अपना माल नहीं भेजेंगे। इसलिए यह बहुत जरूरी है कि रेलवे की तरफ से ऐसी सहूलियतें दी जायें कि व्यापारियों को कांफिडेंस हो जाये कि रेलवे से उनका माल ठीक हालत में और ठीक जगह पर पहुंच जायेगा। आज हालत यह है कि वे समझते हैं कि रेलवे में उनका माल अनसेफ है।

इसके अलावा पब्लिक के साथ रेलवे के अफसरान और मुलाजिमों का बर्ताव भी वैसा नहीं है, जैसा कि एक व्यापारी मेहकमे या फर्म का होना चाहिए। रेलवे एक कर्माशिबल डिपार्टमेन्ट है, लेकिन उस के मुलाजिम इस ढंग से बर्ताव नहीं करते हैं, खाने को दीड़ते

### [श्री सूरज भान]

हैं। अगर कोई आदमी कोई चीज बुक कराने के लिए रेलवे स्टेशन पर जाता है, तो रेलवे के एम्पलाइज उस से खाने को दौड़ते हैं। जब तक उनकी हथेली पर कुछ रख न दिया जाये, तब तक वे माल बुक नहीं करेंगे। माल किस हालत में पहुंचता है, कब पहुंचता है और कहां पहुंचता है, वह तो एक दूसरी बात है। जब कोई आदमी किसी स्टेशन पर अपना माल लेने के लिए जाता है, तो रेलवे के मुलाजिम उसको यह बतायेंगे ही नहीं कि वह आया है या नहीं। जब वह दो तीन चक्कर लगायेगा, तब उसको बताया जायेगा कि माल आ गया है। इसके बाद भी अगर वह ट्रक या कोई दूसरा ट्रांसपोर्ट लाता है, तो हो सकता है कि उसको खाली लौटना पड़े। वह बिल्टी लेकर चक्कर काटता रहता है और दो तीन दिन हैरान और परेशान होने के बाद ही उसको माल मिलता है और वह भी किसी की मुट्ठी गर्म करने के बाद। इस हालत में वह कैसे रेलवे से अपना माल भेजेगा या मंगवायेगा? इस तरह मजबूर होकर लोगों को अपना माल रोड्ज से भेजना पड़ता है।

रेलवे अफसरान का बर्ताव महज पब्लिक के साथ ही नहीं, अपने एम्पलाइज के साथ भी बिगड़ा हुआ है। अंग्रेज तो यहां से चला गया है, लेकिन अंग्रेजियत नहीं गई है। उनके दिमागों में अभी तक फिऔं न-मिजाजी मौजूद है। इस लिए एम्पलाइज और पब्लिक दोनों उनसे तंग आ गए हैं। अफसरान अपने एम्पलाइज को तंग व परेशान करते हैं और एम्पलाइज अपना गुस्सा पब्लिक पर उतारते हैं। नतीजा यह है कि रेलवे को घाटा रहता है।

मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि जिस तरह किसी बिजिनेस फर्म में होने वाले घाटे के लिए जिम्मेदारी फिक्स की जाती है और जिम्मेदार व्यक्ति से जवाब-तलब किया जाता है—ही इज टैकन टु स्टैक—, वैसे ही जिस किसी रेलवे जोन में घाटा हो, उसके लिए वहां के जेनेरल

मैनेजर को जिम्मेदार ठहराया जाये—ही शुद्ध बि टैकन टु स्टैक। इसके अलावा एक कमेटी बनाई जाये, जिसमें एडमिनिस्ट्रेशन के आदमी, अफसरान हों, एम्पलाइज के भी कुछ नुमायंदे हों, क्योंकि उनको पब्लिक के साथ डील करना पड़ता है और पैसंजसं तथा गुड्स बुक कराने वाले रेलवे के यजंजं भी हों। वह कमेटी इस बात पर विचार करे कि रेलवे को क्यों घाटा होता है, उस घाटे को कम करने के लिए और रेलवे सर्विसेज को इम्प्रूव करने के लिए क्या तरीके और जराये अक्यार किये जा सकते हैं। अगर इस तरह की कमेटी बनाई जाये और उस की सिफारिशों पर अमल किया जाये, तो हालात सुधर सकते हैं।

जैसा कि मैंने अभी कहा है, अगर किसी रेलवे में घाटा होता है, तो वहां के जेनेरल मैनेजर को उसके लिए जिम्मेदार ठहराया जाय। रेलवे को घाटा होने पर उस की तंख्वाह में से कटौती हो सकती है, उस की इंफ्रीमेन्ट और तरक्की बन्द की जा सकती है।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य अपना भाषण दो बजे जारी रखें।

13. 00 hrs.

*The Lok Sabha adjourned for lunch till Fourteen of the Clock.*

*The Lok Sabha re-assembled after [MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair.]*

*lunch at Fourteen of the Clock.*

RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION—Contd.

श्री सूरज भान : उपाध्यक्ष महोदय, मैं बता रहा था कि रेलवे को कैसे घाटा होता है और उसके लिए मैंने एक सुझाव भी दिया था। वह सिर्फ कर्मशियल गुड्स के मुताल्लिक था। अब मैं एक और कारण भी बताना चाहता हूँ रेलवे के घाटे के कुछ और भी कारण हैं। एक कारण यह है कि रेलवे के मुहकमे में जितनी चोरी होती है शायद ही किसी और मुहकमे में होती हो। रेलवे में नीचे से लेकर ऊपर तक हर आदमी रेलवे को खाने को दौड़ रहा है और

हर आदमी लूट मचाये हुए है जिस के कारण आखिर में रेलवे घाटे में रह जाती है। मैं एक दो मिसालें छोटी-छोटी देना चाहता हूं।

कुछ समय पहले का वाक्या है अमृतसर रेलवे वर्कशाप के लिये 36 बैगन कोयले की गई और वह 36 की 36 वर्कशाप में नहीं पहुंची, किसी प्राइवेट कारखाने में जा कर खत्म हो गई। आज तक उसका पता नहीं लगा कि वह कहां गई। दूसरा एक रिसेंट वाक्या वहां का बताता हूं। वहां पर एक कांटेक्टर है, वर्कशाप में से कड़ा करकट उठाने के लिए। उसके ठेके की जो दर थी वह कभी 5 हजार से शुरू हुई थी और इस समय वह 60 हजार सालाना का ठेका है। उसमें होता यह है कि कड़ा करकट के बीच में वह असल माल डाल देते हैं और वह उठा लेता है। जैसे फर्ज कीजिए पीतल है, जो बूरे की शकल में हो जाता है उसको जानबूझकर रेत में मिला दिया जाता है और कांटेक्टर उसको उठा लेता है। इत्तफाक से एक ईमानदार आदमी की वहां पर सुपरविजन के लिए रिपोर्टिंग हो गई। उसने डिपार्टमेंट को लिखा और कांटेक्टर को उठाने से रोक दिया। उसने कहा कि आप भी अपना हिस्सा ले लीजिए। लेकिन वह ईमानदार आदमी था। वह नहीं माना। उसने कहा कि मैं उठाने नहीं दूंगा और चेकिंग के लिए उसने उसे लेबोरेटरी में आफिसर इंचार्ज के पास भेज दिया। उनकी रिपोर्ट मेरे पास है। 31-12-67 की रिपोर्ट है। उसमें लिखा है कि उस कड़ा करकट में 89.9 परसेंट कास्ट आयरन है।

रेलवे मंत्रालय में राज्य मंत्रों (श्री परिभल घोष) : यह कौनसी जगह की बात है ?

श्री सूरज भान : अमृतसर रेलवे वर्कशाप। इम्प्यूरिटीज 10.1 परसेंट उसमें बताया है। और आखिर में लिखा है :

"This can be utilised along with other material."

L 6LSS/68—7

उसका नतीजा तो यह होना चाहिये था कि उस ईमानदार आदमी को कुछ तरफकी मिलती, शाबाशी मिलती, लेकिन हुआ यह कि उसको और जगह बदल दिया गया और कुछ और चार्ज लगाकर उसको पनिशमेंट देना शुरू हो गया। यह ईमानदारी का इनाम उसे मिला।

उसी वर्कशाप का एक दूसरा उदाहरण मैं देता हूं। दो-तीन महीने पहले रेलवे के एक आफिसर ने उसी रेलवे वर्कशाप के एक एम्प्लायी को टेलीफोन किया कि स्कैप माल, यानी टूटा-फूटा माल जो होता है पीतल का या दूसरा, वह मैं खलासी भेज रहा हूं, उसके पास टैम्पो है, उसके जरिये भेज दीजिये। उसने इनकार किया और कहा कि मैं खलासी के हाथ नहीं भेजूंगा। उस आफिसर ने कहा कि जिम्मेदारी मेरी है, रसीद मैं दूंगा। आप माल भेजिये और उस बिचारे ने मजबूर होकर 1200 के० जी० पीतल जिसकी कीमत करीबन डेढ़ लाख रुपये होती है, उसके हाथ भेज दिया। उसने जाकर प्रोग्राम के मुताबिक वह किसी कबाड़ी को दे दिया। वह रसीद जो थी उसमें उसने बाकायदा आइटम-वाइज लिस्ट बनाई हुई थी कि इसका पहिया टूटा है या फलां चीज इतनी टूटी हुई है, ऐसी आइटम-वाइज लिस्ट उसने दस्तखत करने के लिये भेजी तो उसने वह रसीद बिना दस्तखत किये वापस कर दी और कहा कि आप यह आइटम-वाइज लिस्ट बनाने के बजाय यह लिख दीजिये कि 12 सी के० जी० स्कैप माल है। उसने ऐसा करने से इनकार कर दिया। उसने कहा कि मैं दोबारा ऐसी लिस्ट नहीं बनाऊंगा। जो लिस्ट पहले भेजी है उसी के मुताबिक दस्तखत करना पड़ेगा। यह चक्कर चलता रहा दो-तीन दिन तक। उधर उस कबाड़ी ने दूसरी जगह माल को बेचने के लिये भेजा। इत्तफाक से जिस समय वह अट्टे पर बिकने के लिये गया एक पुलिस कांस्टेबल ने चेक कर लिया। उसने पूछा कि क्या है। उसने डर के मारे बता दिया कि इसमें पीतल है, फलां आदमी का है। चालान हुआ।

### [श्री सूरज भान]

पूछताछ हुई। कबाड़ी ने बताया कि उसने रेलवे से नहीं लिया है लेकिन कुछ बताने वाले आदमी भी होते हैं उन्होंने बता दिया कि फलां जगह से आया है। उस आफिसर से पूछा गया तो उस ने अपना हिसाब पूरा रखा हुआ था। पहले से ही कुछ माल रख करके उसने 12 सी के० जी० को पूरा कर रखा था। उसने कहा कि मेरा हिसाब किताब पूरा है, जो 12 सी के० जी० माल आया है वह हमारे पास मौजूद है। लेकिन उसकी वेरिफिकेशन वह जो लिस्ट उसने बनाई थी बिलकुल वही थी जो कबाड़ी बेच रहा था। वह बिलकुल उससे टैली कर रहा था, एक-एक आइटम वही था जो 12 सी के० जी० की लिस्ट उसने बनाई थी। लेकिन अब उस केस को दबाया जा रहा है। आज इसी तरह से हर एक आदमी रेलवे में खा रहा है। अगर कोई ईमानदार आदमी आ गया और उसने कोई चीज पकड़ी भी तो केस को दबा दिया जाता है। इस किस्म से एक नहीं हजारों केस बताये जा सकते हैं। हर वर्कशाप में रोजाना चोरी होती है। एक रिलेवेबल आदमी ने मुझे बताया कि मुगलसराय से एक लाख रुपये की रोजाना चोरी होती है। कोई यकीन नहीं करेगा इन बातों का। सहारनपुर के आउटर सिगनल पर गुड्स ट्रेन को रोक कर पाइप और दूसरे सामान बाहर डाल दिये जाते हैं और वहां से उठा लिये जाते हैं। यह हालत है।

इसके लिये गवर्नमेंट ने गवर्नमेंट रेलवे पुलिस मुकर्रर की है। गो कि वह स्टेट के अन्दर है लेकिन खर्चा उसका सेंटर बर्दाश्त करता है। फिर आर० पी० एफ० भी है (रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स) मैं तो उसको रेलवे पिल्फ्रेज फोर्स कहता हूँ। यही काम उन्होंने लिया हुआ है। वाच एण्ड वार्ड ने भी वही काम कर रखा है। अगर इसके लिये कुछ एफेक्टिव कदम उठाये जाते हैं तो हालात सुधर सकते हैं लेकिन अभी तक तो जिसको बिठाते हैं वही हिस्सा

बांट लेता है और चीज वहीं की वहीं रख जाती है। मैं यह चाहता हूँ कि मिनिस्टर महोदय कुछ एफेक्टिव कदम उठायें और महज अफसरान के भरोसे न रहें। कुछ अपनी मशीनरी ऐसी बनायें, पब्लिक से सहारा लें, और ईमानदार आदमी की भी सहायता लें जिसमें कि किसी ढंग से इसको चैक किया जा सके। कम से कम चोरी से यह जो इतना घाटा हो रहा है वह तो समाप्त होना चाहिये।

रेलवे की कुछ इन्सेन्टिव की स्कीमों हैं, इसमें कोई शक नहीं कि बहुत अच्छी स्कीमों हैं लेकिन अक्सर उनमें होता क्या है? इन्सेन्टिव के नाम पर आउट-टर्न ज्यादा दिखाने की कोशिश की जाती है और उसमें बहुत-सी गड़बड़ें होती हैं। मैं एक मिसाल देता हूँ, रेलवे पैसेंजर कोच में ऊपर चढ़ने के लिये एक दस्ता होता है, उस दस्ते को फिट करने के लिये स्क्रू लगाया जाता है, उस स्क्रू को सही तरीके से लगाया जाना चाहिये— मैं देख रहा हूँ पुनाचा साहब अभी हाउस में आये हैं, कुछ लेट आये हैं, उनके बारे में मैं एक बात जरूर कहना चाहूंगा—

पुनाचा साहब—

तुम्हें तो बज्ज में पहले से ही मौजूद होना था, यह दुनिया क्या कहेगी, शमा परवानों के बाद आई।

मैं इन्सेन्टिव स्कीम के बारे में कह रहा था। लेकिन एम्प्लाडज क्या करते हैं— हथौड़ी ली और उस स्क्रू का ठोक कर लगा दिया, जिसका नतीजा यह होता है कि पैसेंजर चढ़ते वक्त दस्ता उखड़ने के कारण गिर सकते हैं। अगर उसको हथौड़ी से ही ठोकना है तो वहां पर एक कील भी लगाई जा सकती है, स्क्रू की वहां पर क्या जरूरत है।

एक और मिसाल देता हूँ—मेरे पास बाकायदा कोचेज के नम्बर्स हैं। रेलवे वर्कशाप जगाधरी में और दूसरी जगहों पर भी ऐसा होता है कि जब कोचेज पेंटिंग के लिये आती हैं तो आम तौर पर कायदा यह है कि पहले उनके पुराने पेन्ट को वाश किया जाये, उसको

खुर्चा जाये या गर्म करके छुड़ाया जाये, उसके बाद नियम के मुताबिक तीन या चार कोट पेन्ट की उस पर की जायें। लेकिन उस इन्सेन्टिव स्कीम के अन्दर पहले उस पेन्ट को बाध किया जाता है, उसको छुड़ाया नहीं जाता और उसके बाद चार पेन्ट की बजाय मुश्किल से दो ही पेन्ट किये जाते हैं और नतीजा यह होता है कि दो बारिशें होती हैं और रंग सारा साफ हो जाता है। आउट-टर्न ज्यादा की जाती है, लेकिन बजाय फायदे के उससे नुकसान होता है। मैं इन्सेन्टिव स्कीम को बुरा नहीं समझता हूँ, लेकिन उसको सही तरीके से इम्प्लीमेंट करने के लिये जिम्मेदार अफसरान को जिम्मेदार तरीके से काम करना चाहिये, उसको ठीक ढंग से इम्प्लीमेंट कराना चाहिये।

गुड्स के बारे में जैसा मैंने पहले कहा है, यह काम रेलवे में छूटता जा रहा है, रोड्स ट्रैफिक के पास जा रहा है। इसके बारे में कुछ स्कीमों आपने चलाई हैं, जैसे कन्टेनर स्कीम है, जिसमें माल कन्टेनर में जाता है और व्यापारी उसको खुद खोलता है, यह बहुत अच्छी स्कीम है, इसको ज्यादा पोपुलराइज करना चाहिये। आपकी जो अच्छी चीजें हैं, उनको मैं एप्रेशियेट करता हूँ, सिर्फ त्रिटिसाइज ही नहीं करता हूँ, जहाँ पर एप्रेशियेट किया जाना चाहिये वहाँ एप्रेशियेट भी करता हूँ। इस स्कीम को पोपुलराइज किया जाये, इससे रेलवे को फायदा होगा। लेकिन अफसॉस यह है कि रेलवे के हाथ में या गवर्नमेंट के हाथ में जो स्कीम आती हैं, उनका भट्टा बँट जाता है। मैं आपको एक और मिसाल देता हूँ। कंटेनरिंग को ने लीजिये। पहले कान्ट्रैक्टरों के जरिये यह काम होता था और ठेकेदारों से जो रुपया मिलता था, उससे गवर्नमेंट को मुनाफा होता था। लेकिन अब रेलवे ने उस काम को अपने हार्थ में ले लिया है, नतीजा क्या हो रहा है—अब क्राकरी अफसरों के घरों में जाती है, मुर्गियां अफसरों के घरों में जाती हैं और अब उसमें घाटे पर घाटा हो

रहा है। अगर आप इसको ठीक ढंग से करें, तो इसमें सुधार हो सकता है।

अब मैं थोड़ा-सा स्टाफ के बारे में कहना चाहता हूँ। क्लास 3 और 4 एम्प्लाइज की रिक्लूटमेंट आपने बन्द की हुई है, लेकिन अफसर बढ़ाये जा रहे हैं। स्टाफ की कैटेगरीज रेलवे में इतनी हैं कि उनका नाम लेना ही मुश्किल है, 700 से ऊपर कैटेगरीज हैं, शायद रेलवे मिनिस्टर साहब भी नहीं जानते होंगे कि कितनी कैटेगरीज हैं। मैं बिजिलेंस डिपार्टमेंट की ही बात को लेता हूँ। विजिलेंस डिपार्टमेंट में एक डिप्टी जनरल मैनेजर है, जो कि जनरल मैनेजर के नैकस्ट है, उनके बाद एसिस्टेंट विजिलेंस आफिसरज, एक्जीक्यूटिव विजिलेंस आफिसरज, सीनियर एकाउन्ट्स आफिसरज विजिलेंस, डिस्ट्रिक्ट कन्ट्रोलर, पता नहीं कितने विजिलेंस आफिसरज हैं, नतीजा यह है कि सब के सब मिले हुए हैं, अगर पहले किसी चीज के लिये चार रुपये किसी से लिये जाते थे, तो अब एक रुपया विजिलेंस आफिसर के लिये लिया जाता है और इस तरह से अब पांच रुपये लिये जाते हैं। कितनी धांधली है? रेलवे गुड्स क्लर्क की सुपरविजन के लिये, कि उनका काम ठीक हो, उनको सहायता मिले, गाइडेंस मिले, इस्पैक्टरस रखे हुए हैं, उनमें कामशियल इस्पैक्टर हैं, ट्रैफिक इस्पैक्टर हैं, क्लेम्ब इन्स्पैक्टरस हैं, अस्सिस्टेंट क्लेम्ब इस्पैक्टर हैं, इस तरह से इस्पैक्टरों की 19 कैटेगरीज हैं। जब एक गुड्स क्लर्क के ऊपर 19 इस्पैक्टर हैं, तो क्या वे उसको काम करने देंगे या उसका हाथ पकड़ेंगे? उसको काम नहीं करने दिया जाता। जहाँ पर क्लर्क की जरूरत है, वहाँ क्लर्क नहीं दिया जाता, क्लास 4 एम्प्लाइ नहीं दिया जाता, लेकिन अफसरों को बढ़ाये जा रहे हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या अफसर अकेले ही रेलवे को चलायेंगे? मैं समझता हूँ कि जनरल मैनेजर के बगैर काम चल सकता है, लेकिन कांटेबाले के बगैर काम नहीं चल सकता, मैं इन दोनों को एक ही पोलीशन पर इक्वेट करता हूँ।

### [श्री सूरज भान]

जनरल मैनेजर अपने आपको रेलवे का हाकिम समझते हैं, मैं उनसे कहना चाहता हूँ कि उनको यह बात दिमाग से निकाल देनी चाहिये। सब एक फ़ैमिली है, उनको अपने आपको उस फ़ैमिली का हैड समझना चाहिये, अंग्रेजी-वाली बात दिमाग से निकाल देनी चाहिये।

मैं किसी अफसर का नाम नहीं लेना चाहता। लेकिन कुछ अफसरों का रवैया मेरे साथ भी इतना गन्दा रहा है कि मजबूरन मुझको रेलवे मिनिस्टर को चिट्ठी लिखनी पड़ी। वह कहते हैं कि टेलीफोन की बात का रेलवे में नोटिस नहीं लिया जाता, मैं पूछना चाहता हूँ कि उनको टेलीफोन किस लिये दिया जाता है, घर पर सब्जी मंगवाने के लिये उनको टेलीफोन नहीं दिया जाता। मेम्बर पार्लियामेंट को भी टेलीफोन इस लिये दिया जाता है कि ज़रूरत पड़ने पर वे उस टेलीफोन का इस्तेमाल करें, उसी तरह से अफसरों को इस लिये दिया जाता है कि वह उसका दफ्तर के काम के लिये इस्तेमाल करें, लेकिन उनके दिमाग में यह बात नहीं आती है। रेलवे मिनिस्टर साहब का फर्ज है कि उनके दिमाग को थोड़ा टोन-डाउन करें।

**एक माननीय सदस्य :** कौन है ?

**श्री सूरज भान :** उनका नाम लेना ठीक नहीं है, रेलवे मिनिस्टर साहब जानते हैं और मैं समझता हूँ कि वह ज़रूर ऐक्शन लेंगे।

स्टाफ की अमेनिटीज़ और एफिशियेंसी के बारे में काफी कुछ कहा जाता है, स्टाफ एफिशियेंट नहीं है, लेकिन इसके लिये आपने उनको क्या दिया है ? 37 परसेंट स्टाफ को आपने क्वार्टर दिये हैं, पता नहीं आपके यह आंकड़े ठीक भी हैं या नहीं, क्योंकि मैंने भी गवर्नमेंट के दफ्तर में काम किया है और मैं जानता हूँ कि आंकड़े कैसे इकट्ठे किये जाते हैं। लेकिन अगर आपने 37 परसेंट को दे भी दिया है तो बाकी क्या करें ? दिल्ली में सन् 1951 तक जो आदमी लगे हैं, उनको स्टाफ क्वार्टर दिया है, उसके बाद के आदमियों को क्वार्टर नहीं मिला है, दस हजार आदमियों

को क्वार्टर नहीं मिला है, उनके लिये आपको बन्दोबस्त करना चाहिये। मुझे पता नहीं कि उन लोगों को हाउस रेंट अगर नहीं मिलता है तो उनको हाउस रेंट मिलना चाहिये।

मैडिकल फेसिलिटीज़ को लीजिये—हास्पिटलज़ की क्या हालत है ? अब्ल तो वहां दवाइयां ही नहीं हैं, अगर हैं भी, तो अफसरों के लिये हैं, क्लास 3 और 4 के लिये लाल-पीला पानी है, लेकिन अफसोस यह है कि उनको वह पानी भी नहीं मिलता। मैं चाहता हूँ कि जहां रेलवे हास्पिटलज़ नहीं हैं, वहां के रेलवे एम्प्लाइज़ को, जिस तरह सेन्ट्रल गवर्नमेंट के एम्प्लाइज़ को या पी० एण्ड टी० के एम्प्लाइज़ को मैडिकल रिएम्बर्समेंट दिया जाता है, उसी तरह से रेलवे एम्प्लाइज़ को भी मिलना चाहिये। वे अपना इलाज कराये और उस खर्च को रिएम्बर्स करा लें। जहां तक दिल्ली का ताल्लुक है, मैं चाहता हूँ कि दिल्ली के तमाम रेलवे एम्प्लाइज़ को सी० एच० एस० की सुविधा मिलनी चाहिये। मैंने इस बारे में रेलवे मिनिस्टर साहब को लिखा था, कल ही मेरे पास उनका जबाब आया है कि सी० एच० एस० एग्री नहीं करती। मुझे खुशी है कि कम से कम उन्होंने इस मामले को सी० एच० एस० के साथ टेक-अप तो किया। अगर सी० एच० एस० एग्री नहीं करता है, तो आप हेल्थ मिनिस्टर साहब को इसके लिये समझाइये, इसमें सरकार को फायदा है। रेलवे डिपार्टमेंट अपने आंकड़ों के मुताबिक साढ़े बाइस रुपये अपने एक एम्प्लआई पर खर्च करता है, जब कि सी० एच० एस० के अण्डर आ जाये, तो गवर्नमेंट को साढ़े छः रुपये का फायदा होगा। इसलिये मेरा सुझाव है कि यह फेसिलिटी उनको लाजमी तौर पर मिलनी चाहिये। इसके अलावा रेलवे डाक्टरों को भी सी० एच० एस० ग्रेड मिलना चाहिये।

दो-चार बातें मैं रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन में इम्प्रूवमेंट के लिये कहना चाहता हूँ। दिल्ली डिवीजन शायद हिन्दुस्तान का सबसे बड़ा

डिवीजन है, इसको अवश्य बाइफरकेट करना चाहिये। एक बार इसके मिलसिले में आर्डर भी हुए थे, लेकिन शायद इन्टरेस्टेड आफिसर्ज जो दिल्ली से बाहर नहीं निकलना चाहते थे, उसको इम्प्लीमेंट नहीं होने दिया। इसलिये मैं चाहता हूँ कि जो आर्डर हुए थे उसको इम्प्लीमेंट किया जाना चाहिये। उस वक्त अम्बाला को संप्रेत डिवीजन बनाया गया था, अगर यह इम्प्लीमेंट हो जाता है तो यहां पर दिल्ली में ट्राउसिंग एकापोजेशन ईज हो सकती है और एडमिनिस्ट्रेशन में भी सुधार हो सकता है। मुझे पता लगा है कि जिम वक्त रेलवे का 'मोहरी' का ऐक्सीडेंट हुआ था, उस वक्त एन्क्वायरी कमेटी ने कहा था कि दिल्ली डिवीजन इतना बड़ा है, उसके बड़ा होने की वजह से यहां पर सुपरविजन ठीक नहीं हो पाती है और ऐक्सीडेंट्स होते हैं। अगर यह ठीक है तो मेरी बात को यह रिपोर्ट भी सम्बर्तन्शियेट करती है। जब रेलवे उसके बारे में अपना डिसीजन कर चुकी है तो उसको बाइफरकेट क्यों नहीं किया जाता।

दिल्ली से अम्बाला तक बाया करनाल सिगल लाइन है, अगर इसको डबल कर दिया जाय तो इससे गाडियों के आने-जाने में तो फर्क पड़ेगा ही, लेकिन मुसाफिर भी जल्दी पहुंच सकेंगे। इसके अलावा स्ट्रैटिजिक प्वाइन्ट आफ व्यू से भी यह बहुत जरूरी है कि इस लाइन को डबल किया जाय।

कुछ ब्रान्च लाइनों के बारे में कहा गया है कि वे अनइकानामिक हैं, इस वजह से उनको तोड़ा जायेगा। अगर इस बजट को आप सोशलिस्टिक बजट बनाना चाहते हैं, तो ऐसी छोटी लाइनों में घाटा जरूर होगा, सोशलिस्टिक प्वाइन्ट आफ व्यू से कहीं न कहीं घाटा जरूर बरदाश्त करना पड़ेगा। और ये किराये की दर बढ़ाना ठीक नहीं है।

कालका से शिमला जो लाइन है, उसको तोड़ने की बात की जा रही है। इसी तरह से मध्य प्रदेश में भी लाइनें तोड़ने की बात की

जा रही है क्योंकि उनमें घाटा है। अगर घाटा बरदाश्त नहीं करना है तो तब फिर 6 पैसे का पोस्टकार्ड भी घाटे में जाता है, क्या उसको भी आप बन्द कर देंगे? फिर सोशलिस्टिक बात कहां रह जायेगी?

आखिर में मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। रेलवे जो यूनियन्स हैं उनमें दो-तीन रिकाग्नाइज्ड हैं और एक दो ऐसी भी हैं जो कि रिकाग्नाइज्ड नहीं हैं। मैं इस बात को मानता हूँ कि बेयरुशुड भी बन यूनियन इन बन ट्रेड। लेकिन बदकिस्मती से या खुश किस्मती से रेलवे में पहले से ही एक से ज्यादा रिकाग्नाइज्ड यूनियन्स हैं और जो कि कन्डीशन्स को फुलफिल नहीं करती हैं, उनके 15 परसेन्ट मेम्बर्स नहीं हैं। लेकिन एक यूनियन ऐसी भी है जो कि अभी तक अनरिकाग्नाइज्ड है हालांकि वह सारी कन्डीशन्स को पूरा करती है, उसके पास 15 परसेन्ट मेम्बर्स भी हैं। वह कहती है कि हम सारी कन्डीशन्स को पूरा करते हैं लेकिन फिर भी उनको मजबूरन कोर्ट में जाना पड़ता है और उनको रिकग्निशन नहीं दिया जाता है। या तो सरकार इस उसूल को मान ले कि एक ट्रेड में एक ही यूनियन होगी और फिर जितनी भी यूनियन्स हों उनको डि-रिकाग्नाइज्ड कर दिया जाये और उसके बाद साल दो साल में जो यूनियन पनपे उसी को रिकग्नाइज्ड कर दिया जाये। चाहे कोई भी यूनियन आ जाये वह ठीक से काम चलाये। लेकिन अगर एक से ज्यादा रिकाग्नाइज्ड यूनियन्स रहती हैं तो फिर जो भी यूनियन रिकग्निशन मांगती है, उसको रिकग्निशन दिया जाना चाहिये, फिर किसी भी यूनियन के साथ सौतेली मां जैसा व्यवहार नहीं होना चाहिये।

इसके अलावा एक बात मैं और कहना चाहता हूँ। जैसा कि मैंने अभी कहा है, रेलवे में 7 सौ से ऊपर कैंटेयरीज हैं जो पे-कमीशन्स बैठते हैं वे रेलवे को एक डिपार्टमेंट समझ कर इसके ऊपर विचार करते हैं। मैं समझता हूँ कि सेन्ट्रल गवर्नमेंट के किसी भी डिपार्ट-



### [श्री सूरज प्रान]

मेन्ट में इतनी कैटेगरीज नहीं होंगी जितनी कि रेलवे में है। इसलिये मैं मिनिस्टर महोदय से मांग करता हूँ कि रेलवे के लिये एक अलग से पे-कमीशन होना चाहिये जोकि उनके पे-स्ट्रक्चर, सर्विस कन्डीशन्स और दूसरी तमाम बातों को देख सके और आज रेलवे के कर्मचारी जो इतना घोन कर रहे हैं उनकी हालात में वह सुधार कर सके। इसलिये रेलवे कमीशन अलग से होना चाहिये।

एक बात मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि रेलवे के कुछ आफिसर्स हैं, खास तौर से रेलवे पर्सोनल आफिसर्स, मैं समझता हूँ यह बड़ी इम्पार्टेंट पोस्ट है। इन आफिसर्स को एक जगह पर साल, दो साल या तीन साल से ज्यादा नहीं ठहरना चाहिये क्योंकि फिर मैं समझता हूँ उनके वेस्टेड इन्टरेस्ट्स क्रिएट हो जाते हैं। अब्बल तो मैं समझता हूँ कि सारे आफिसर्स के लिये यह नियम होना चाहिये और इनके लिये तो लाजमी तौर पर यह नियम होना ही चाहिये। इनके अलावा वह स्टाफ जोकि पर्सनल केसेज को डील करते हैं उनके लिये भी डेफिनिटली कुछ न कुछ टेन्योर फिक्स होनी चाहिये, दो, तीन या चार साल जो भी आप रखें। साथ ही साथ यह भी जरूरी है कि जो भी नियम आप रखें वे केवल कागज पर ही न रह जायें बल्कि इम्प्लीमेंटेशन भी होना चाहिये। मैं जानता हूँ कि अमृतसर में कुछ अफसर तीस साल से एक स्टेशन पर ही हैं और इस तरह से उनके वेस्टेड इन्टरेस्ट्स हो जाते हैं। इस ढंग से काम नहीं होना चाहिये, कुछ समय के बाद उनका ट्रान्सफर जरूर हो जाना चाहिये।

अभी कल स्वतन्त्र पार्टी के नुमाइन्दा, श्री लोबो प्रभु ने कहा था कि रेलवे इम्पलाइज को पी० टी० ओ० और दूसरे कन्सेशन्स नहीं मिलने चाहियें। मैं उनकी इस बात से इत्फाक नहीं करता। मैं समझता हूँ कि उनको पहले से ही बहुत कम एमिनिटीज मिली हुई है इसलिये इन एमिनिटीज को वापिस नहीं होना

चाहिये। मैं तो ऐसा समझता हूँ कि रेलवे के जो आफिसर्स हैं उनकी एमिनिटीज ज्यादा हैं और क्लास 3 और क्लास 4 के कर्मचारियों की एमिनिटीज बहुत कम हैं, इसलिये इनको और ज्यादा एमिनिटीज मिलनी चाहियें।

आखिर में मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि पिछले दिनों वाम्बे में एलेक्ट्रिक ट्रेन्स में कई एक्सीडेंट्स हुए हैं। वहां पर मेरी एक मोटरमैन से बात हुई, उसने बताया कि यहां ड्राइवर की 8 घंटे की ड्यूटी होती है। जां और ड्राइवर्स होते हैं, मैं समझता हूँ उनकी 6 घंटे की ड्यूटी होती है या हो सकता है 8 घंटे की ही ड्यूटी होती हो लेकिन एलेक्ट्रिक ट्रेन्स के ड्राइवर्स की ड्यूटी 8 घंटे की ही होती है। साधारण गाड़ियों में तो फायरमैन एक ही जगह दो हो सकते हैं लेकिन चूकि ये बिजली से चलती हैं इसलिये इनको किसी की सहायता की जरूरत नहीं है। शायद किसी ने इनका हाल देखा नहीं है या वह टैक्निकल आदमी नहीं है इसीलिये यह बात कह दी गई कि चूकि इनका काम बिजली से चलता है इसलिये असिस्टेंट की जरूरत नहीं है। लेकिन उसका जो एपरेटस है वह ऐसा है कि जिस पर हर समय ड्राइवर को अपना हाथ रखना पड़ता है, ज्यों ही वह अपना हाथ उठा ले, मशीनरी स्टाप हो जाती है। इसलिये उसको बहुत ही विजिलेंट रहना पड़ता है और सिगनल देखना पड़ता है कि ग्रीन सिगनल है या खतरे का सिगनल है। अगर जरा सा भी वह ओमित कर दे तो एक्सीडेंट हो सकता है। आपको देखना चाहिये कि वे किन हालात में काम करते हैं। इसलिये मैं समझता हूँ कि एलेक्ट्रिक ट्रेन्स के जो ड्राइवर हैं उनकी 8 घंटे की ड्यूटी जस्टीफाइड नहीं है, 8 घंटे के बजाय 6 घंटे की ही ड्यूटी उनकी होनी चाहिये।

मैं आपका बहुत मशकूर हूँ कि आपने मुझे टाइम दिया। मैं उम्मीद करता हूँ कि रेलवे मिनिस्टर साहब मेरी कही हुई बातों पर ध्यान देंगे और रेलवे में थोड़े बहुत इम्प्रूवमेन्ट लाकर देश की सेवा करेंगे।

श्री क० ना० तिवारी (बेतिया) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मिनिस्टर साहब ने जो बजट इस सदन में पेश किया है, मैं उसका समर्थन करता हूँ और उनको धन्यवाद देता हूँ इसलिये कि सारी कठिनाइयों के बावजूद आज भी इस देश में रेलें ठीक से चल रही हैं जबकि इनको हर जगह पर हर तरह की रुकावटों का सामना करना पड़ता है ।

एक सबस्य : जो किराया बढ़ाया गया है, उसका भी समर्थन करते हैं ?

श्री क० ना० तिवारी : हमारे दोस्त कह रहे हैं कि किराया बढ़ाया गया है । मैं नहीं चाहता कि किराया बढ़ाया जाये, मैं नहीं चाहता कि फ़ट बढ़ाये जायें, मैं नहीं चाहता कि डियरनेम एलाउन्स बढ़ाए जायें, मैं नहीं चाहता कि दूसरी तरह की सुविधायें बढ़ाई जायें, मैं नहीं चाहता कि नयी लाइन्स बिछाई जायें, लेकिन अगर आप नयी लाइन्स की मांग करते हैं, अगर आप चाहते हैं कि नयी लाइन्स बिछाई जायें, कर्मचारियों का डियरनेस एलाउन्स बढ़ाया जाये, उनको दूसरी तरह की और एमिनिटीज़ दी जायें, तो मैं आपसे पूछना चाहता हूँ कि यह आवे कहां से, इसकी पूर्ति कहां से हो। माननीय सदस्य इस बात का जवाब दे दें तभी वह यह मवाल कर सकते हैं । इसलिये जो किराया बढ़ाया गया है उसका मैं समर्थन कर रहा हूँ । मंत्री महोदय ने जो बयान यहां पर दिया है उसके पेज 4 पर उन्होंने लिखा है कि इसलिये किराया बढ़ाया गया है, उसके ऊपर हमें ध्यान देना चाहिये :

"The Pay Commission's scales having not yet stabilised, the annual increments on the time-scales have for some years been adding nearly Rs. 5 crores to the wage bill each year. The periodical increases of dearness allowance now total up to about Rs. 92 crores, the increase in this year itself being as high as Rs. 28.25 crores. Fuel prices also have been going up steadily. From the beginning of 1961-62 up to the middle of 1967, the in-

crease in statutory prices, including cesses, was as much as Rs. 7.62 per tonne, and followed decontrol the prices have gone up by another Rs. 5 per tonne, so that the pitmouth cost of coal has risen by nearly Rs. 13 per tonne over 1961-62 prices. The rate of sales tax on coal increased from 2 per cent to 3 per cent from 1-7-1966. There have also been successive increases in the duties and sales tax on diesel oil. On account of these factors alone, the Railways' fuel bill has risen by over Rs. 22 crores since 1961-62".

तो यह जो 28 करोड़ है और 22 करोड़ है, यह जो बढ़ीतरी हुई है, इसकी पूर्ति कहां से करें और तभी इस पब्लिक सेक्टर को चलावें या फिर इसको बन्द कर दें । अगर किसी प्रकार से आमदनी न हो और सोशलिस्ट एकोनामी के यही माने हों कि हर चीज़ में घाटा लेकर ही चलायेंगे तो फिर हम समझते हैं कि देश की जो एकोनामी है वह नहीं रह सकती है ।

दूसरी बात जिनके लिये मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूँ वह यह है कि उन्होंने थर्ड क्लास पैसेन्जर फ़ेयर्स बढ़ाने का प्रस्ताव किया है लेकिन साथ ही साथ :

"exempted foodgrains from the 3% increase in the supplementary charge in goods."

इसको उन्होंने कम कर दिया ।

"Newspapers and milk and fresh vegetables will be exempted from the increase so that no excuse is offered for increase in the price of these articles of necessity marketed in the cities."

इसलिये इन चीज़ों के ऊपर जिनमें कि यह वेजीटेबिल और खाद्य पदार्थ विशेषकर हैं उनके ऊपर रेलवे फ़ेट नहीं बढ़ाया है । क्योंकि ऐसा करने से फूडप्रेस आदि की कीमत बढ़ जाती है और लोगों को ज्यादा दाम देने पड़ते हैं । इसमें जो यह कमी हुई है उसके लिये मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ । लेकिन इसके साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि

### [श्री क० ना० तिवारी]

खास कर बंगाल, उड़ीसा और दूसरे प्रान्तों के लिये कम से कम मछली के ऊपर यह जिस तरीके से बेजीटेबिल के ऊपर इन्होंने फ्रेंट में इन्क्रीज नहीं किया है उसी तरीके से यह मछली के ऊपर भी यह फ्रेंट इन्क्रीज न करें।

जहां तक रेलवे में लीसेज का ताल्लुक है, साधारण लीसेज के अलावा लैंग्वेज इश्यू को लेकर या अन्य इश्यूज को लेकर, छोटे से लेकर बड़े इश्यू तक, सभी इश्यूज को लेकर रेलवेज को जो घाटा उठाना पड़ता है, जो रेलवेज की क्षति होती है वह करीब-करीब हम समझते हैं कि 7-8 करोड़ से कम नहीं हुई है। इसका एक कारण यह भी है कि जो टिकटलैस ट्रेवलिंग होती है उसमें पब्लिक का कोआपरेशन आज तक नहीं मिला है और यह बीमारी बढ़ती ही जा रही है। यह करीब-करीब 13 परसेंट बढ़ गई है। इसकी वजह से भी रेलवेज के लिये यह जरूरी हो गया है कि फेयर्स में कुछ थोड़ी-सी इन्क्रीज करे और इस तरह उस घाटे को कुछ कम किया जाये।

जहां तक रेलवेज में चोरियों का ताल्लुक है, यहां पर लेबर लीडर भी बैठे हुए हैं और जितना रेलवेज का स्टाफ है, अलावा रेलवेज के ऊपर के अफसरान को छोड़ कर, बाकी सारे स्टाफ को यह लेबर यूनियन कंट्रोल करती है। मेरा अपना खयाल है कि हमारा 1 लाख रुपये का घाटा, 1 लाख रुपये की चोरी आपके मुगलसराय में होती है। बरीनी में जो चोरी होती है वह इसके अलावा होती है। दूसरी जगहों में अलग चोरी होती है। यह लोअर स्टाफ जिसके लिये हम सब आदमियों को हमदर्दी है इनकी साजिश से और मिली-भगत से वैन के वैन मुगलसराय से मिस्टाइ-रैक्ट कर दिये जाते हैं। लाखों रुपये की लागत के वैन बीच में गायब करवा दिये जाते हैं और अभी 9-10 लाख रुपये का घाटा ऐसे हुआ है। इन चोरियों को रोकने के लिये जब तक रेलवेज को पब्लिक और लेबर का

कोआपरेशन नहीं मिलेगा, जब तक रेलवे लेबर यूनियन रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन के साथ पूर्ण सहयोग नहीं करेगी, मैं समझता हूँ कि यह होनेवाली चोरियां बन्द नहीं होंगी।

अभी उपाध्याय जी का वहां (मुगलसराय में) मंडर हुआ। मैं रेलवे मिनिस्टर साहब का खास तौर पर ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि आपका यह मुगलसराय एरिया बड़ा एक क्रिमिनल एरिया हो गया है। आपके जरिये जितना माल जाता है और जितनी आमदनी होती है उसके अलावा वह पैसेंजर से भी होती है। इसलिये जितना माल का प्रोटैक्शन आपको देना जरूरी है उससे ज्यादा प्रोटैक्शन पैसेंजर को देना जरूरी है। दोनों ही जरूरी हैं। मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय उधर ध्यान दें।

मैं इस अवसर पर दो, एक बातें रेलवे मंत्री महोदय की सेवा में निवेदन करना चाहता हूँ। अभी आपकी रेलवेज में दो प्रकार की पुलिस काम करती है। एक जी० आर० पी० जोकि प्राविंस के ला एण्ड आर्डर से सम्बन्धित है और दूसरी फोर्स वह आपकी सेंट्रल आर्गनाइजेशन है जिसका कि नाम आर० पी० एफ० है। बहुत-सी बातें इस आर० पी० एफ० के बारे में कही जाती हैं। उन बातों में बहुत सच्चाई भी है लेकिन अगर उसमें सुधार करना चाहते हैं तो उसका एक आप सेप्रेट कैडर बनाइये। अगर आप चाहते हैं कि आपका शासन अच्छे तरीके से चले तो मैं समझता हूँ कि जो क्राइम्स हैं चाहे वह पैसेंजर के प्रश्न के ऊपर हों या प्रापरटी के ऊपर हों इस तरह से एक सेप्रेट कैडर बना कर डील करने से उसमें कमी हो सकती है क्योंकि अभी जितना फुल कोआपरेशन जी० आर० पी० से मिलना चाहिये उतना कोआपरेशन नहीं मिल रहा है। इस बात की भी शिकायत है कि ला एण्ड आर्डर प्राविंस का विषय होने की वजह से और दूसरे काम उनके सामने रहने की वजह से यह दिक्कत आपके सामने आ जाती है और यह कठिनाई उत्पन्न हो जाती

हे । इसलिये आपका आर० पी० एफ० का सैप्रेट कैडर होना चाहिये ।

आपके यहां ऐसी क्राइम्स भी होती हैं जिनका कि पता लगाना और अपराधियों को पकड़ पाना कठिन होता है । आज के आधुनिक जमाने में अपराधियों का पता लगाने के लिये इसके लिये विशेष रूप से प्रशिक्षित कुत्तों को काम में लाया जा रहा है । यहां दिल्ली में भी आपने डम प्रकार से कुत्तों को ट्रेन करने का एक सेंटर खोलने का निर्णय किया था । इसके लिये आपको धन्यवाद । पर उसे खोला नहीं जा रहा है । मैं चाहूंगा कि यहां तो वह सेंटर खोला ही जाये और अन्य स्थानों में भी इस प्रकार से कुत्तों को ट्रेनिंग देने के सेंटर्स स्थापित किये जायें । हर एक रेलवे में इसकी व्यवस्था होनी चाहिये । अब आदमी तो इस सम्बन्ध में गलती कर सकता है, बहक सकता है, घूस आदि लेकर अपने कर्तव्य में कोताही कर सकता है, आदमी क्रिमिनल से मिल सकता है लेकिन एक कुत्ता इस तरह की कोई भी बात नहीं कर सकता है और वह सच्ची लगन में अपराधियों का पता लगाने की अपनी ड्यूटी अंजाम देगा । इसलिये मैं चाहता हूँ कि यह कुत्तों को ट्रेनिंग देने का काम किया जाये । इस काम के लिये कौस्टली कुत्ते आवश्यकतानुसार बाहर से आप मंगाये जाकी यहां पर ही अपने देश के कुत्तों को डम काम की ट्रेनिंग दिलवाने की व्यवस्था करें ।

अभी मेरे से पूर्व जैसा एक वक्ता महोदय बोल रहे थे रेलवेज में चोरियों का कारण स्टाफ भी है, चोरी का कारण केवल क्रिमिनल ही नहीं हैं । जब तक रेलवे स्टाफ और क्रिमिनल्स आपस में मिलते नहीं हैं तब तक रेलवेज में चोरियां हो ही नहीं सकतीं और होती भी नहीं हैं । इन दोनों की साजिश से ही यह चोरियां होती हैं । इसलिये यह जरूरी है कि ज्यादा से ज्यादा डिस्प्लन आप अपने स्टाफ में लायें । यह भी जरूरी है कि इसमें आप पब्लिक कोआपरेशन, स्टेट गवर्नमेंट

का कोआपरेशन और लेबर यूनियन का कोआपरेशन मांगें, उनका सहयोग आप प्राप्त करें ।

कल श्री लोबोप्रभु ने बोलते हुए इस बात की मांग की कि इसमें आई० सी० एस० और आई० ए० एस० वालों को पावर्स दी जाये । मैं उनके इस सुझाव से सहमत नहीं हो सकता क्योंकि हमने देखा है कि इन आई० सी० एस० और आई० ए० एस० वालों ने काम खराब ही किया है और जहां-जहां यह है, वहां पर यह कागज को रोकने में दक्ष हैं । यह कागज को आगे बढ़ाने में दक्ष नहीं हैं । इसलिये मेरा मत है कि श्री लोबोप्रभु का आई० सी० एस० और आई० ए० एस० संबंधी सुझाव न माना जाये । रेलवे बोर्ड को इनके झगड़े में नहीं पड़ना चाहिये और जो खामियां रहती हैं उनको हटाने की तरफ ध्यान देना चाहिये । उसको ठीक रास्ते पर लाने के लिये ताकि वह काम ठीक से चल सके उस तरफ आपका ध्यान जाना चाहिये । ऐडमिनिस्ट्रेशन को आप इतना भारी न कर दें कि जितनी आपकी कमाई है वह सब की सब स्टाफ में ही चली जाये । इसलिये मैं चाहता हूँ कि आप श्री लोबोप्रभु का सुझाव न मानें ।

मैं रेलवे बोर्ड के एकदम ऐबालिश् किये जानने के पक्ष में नहीं हूँ । अलबत्ता मैं चाहता हूँ कि उसमें सुधार लाया जाये । आपके जनरल मैनेजर का जो स्टाफ है जोकि आपके रेवेन्यू को डील करता है उसके खिलाफ शिकायतें हैं उनकी तरफ आपका ध्यान जाना चाहिये । उसमें कामयाबी हासिल करने की पूरी कोशिश करनी चाहिये । मेरा खयाल है कि अगर आपके ऐडमिनिस्ट्रेटर्स इस ओर ध्यान देंगे तो मैं समझता हूँ कि इसमें कामयाबी होकर रहेगी ।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान रेलवे के उन कर्मचारियों के बारे में ले जाना चाहता हूँ जोकि फोर्थ ग्रेड के कर्मचारी हैं । इनमें आपके जो आर० पी० एफ० के जबान हैं उनके लिये स्टाफ क्वार्टर्स नहीं हैं और इस कारण यह लोगों के साथ मिल कर गांवों में या शहरों

## [श्री क० ना० तिबारी]

में रहते हैं और इस कारण यह त्रिमिनिम्स वगैरह सब से मिल जाते हैं उनमें कोई डिमिप्लन नहीं रहती है। मैं चाहता हूँ कि जिम तरीके से प्राविशियल पुलिस को एमेनिटीज प्राप्त हैं वैसे ही इनको भी मिलनी चाहियें। अब एक मेहतर को जोकि आपके रेलवे स्टेशन पर काम करता है उसको आप ऊनी युनिफार्म देते हैं लेकिन आप अपने इन जवानों को गर्म वर्दी नहीं देते हैं। इन लोगों को भी यह वरदी आदि की सहूलियतें व सुविधायें सुलभ की जायें। जो फेमिलीज हैं उनके लिये भी क्वार्टर्स मिलने चाहियें ताकि वह कायदे मे रह सकें, उनमें डिसिप्लन रह सके और वह अच्छे तरीके मे रहते हुए अपने कर्त्तव्य को मुस्तैदी से निवाह सकें।

मैं आपका ध्यान रेलवे के जो डाक्टर्स हैं उनकी ओर ले जाना चाहता हूँ जिनके बारे में हमारे पूर्व वक्ता ने भी कहा था। रेलवे में तीन तरह के डाक्टर्स हैं। एक तो वह जो स्पेशलिस्ट्स हैं, दूसरे वह जो एम० बी० बी० एस० हैं और तीसरे वह जो लाइमेंशिण्ट्स हैं। जो डाक्टर स्पेशलिस्ट्स हैं या एम० बी० बी० एस० हैं और ज्यादा पढ़े-लिखे लोग हैं और अच्छी डिग्री रखते हैं, उनकी आपके विभाग के खिलाफ एक शिकायत है कि उनको वह अमेनिटीज नहीं मिलती हैं जो आम डाक्टरों को मिलती हैं या जैसी सी० जी० एच० एस० के डाक्टरों को मिलती हैं। आपकी टैक्निकल डिफिकल्टीज को मैं समझ रहा हूँ, लेकिन आप उनकी एक ऐसी कैटेगरी बना दीजिये जिसमें कि वह क्लास 1 की पोजीशन में आ जायें, भले ही उनको पांच-मान वर्षों में धीरे-धीरे करके सारी अमेनिटीज और पे-स्केल्स की सुविधायें मिलें या सी० जी० एच० एस० की अमेनिटीज मिलें। जो आपके रेलवे बोर्ड के आफिसर्स हैं, मेरा खयाल है कि वह इस चीज का खयाल नहीं करते। आपका ध्यान इस तरफ जाना चाहिये क्योंकि यह बड़े पढ़े-लिखे और अच्छी सबिम के लोग

हैं। उनको यह महसूस नहीं होना चाहिये कि वह टैक्निकल लोग हैं और उनके साथ खराब व्यवहार होता है और जो दूसरे आफिसर्स रेलवे में हैं उनके जैसी इज्जत उनको नहीं मिलती है। उन लोगों के मन में ऐसी बात नहीं आनी चाहिये।

अब मैं आपका ध्यान आपने जो टिकटों पर मरचार्ज लगाया है उसकी ओर ले जाना चाहता हूँ। आपके यहां कम से कम 20 पैसे का टिकट है। कम से कम टिकट मे लेकर 5 रु० तक के टिकट पर आपने 5 पैसे का मरचार्ज लगा दिया है। जो 20 पैसे का टिकट खरीदेगा उसको भी 5 पैसे देना पड़ेगा और जो 5 रु० का टिकट खरीदने जायेगा उसको भी 5 पैसे देना पड़ेगा। अगर आपको बढाना ही है तो आप 20 पैसे पर 1 पैसे वढा दें या उसको छोड़ दें। मैं तो समझता हूँ कि आप 1 रु० मे नीचे वाले टिकटों का मरचार्ज छोड़ दें और 1 रु० से ऊपर वाले टिकटों का प्रेडेशन कर दें।

अब आप जो थर्ड क्लास के म्नीपर वर्थ देंगे, उन पर 4 रु० चार्ज करेंगे। मान लीजिये कि कालीकट तक जानेवाले आदमी को रात में तीन रातें लग जाती हैं, तो उसको 12 रु० देने पड़ेंगे। अगर आप पहली रात का 4 रु० रखते हैं तो दूसरी रात का 2 रु० रख दें और तीसरी रात को फ्री कर दें। अगर आप इस तरह से कर देंगे तो आपका रेवेन्यू का ज्यादा घाटा नहीं होगा और गरीब लोगों को सुविधा भी हो जायेगी। गरीब लोग थर्ड क्लास में चलते हैं, बाकी के लोग तो फर्स्ट क्लास, मेकेण्ड क्लास या एअर कन्डीशन्ड क्लास में चलते हैं। आपने जो फर्स्ट और मेकेण्ड क्लास का किराया बढाया है उसके लिये मुझे कुछ नहीं कहना है। लेकिन जो थर्ड क्लास में चलते हैं वह गरीब लोग होते हैं और ज्यादा दूर के आदमियों को इसमें वड़ी असुविधा होगी।

मैं क्लेम्स के बारे में आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। जो भी कम्प्लेन्ट्स और

क्लेम्स होते हैं उनके डिस्पोजल में काफी बर्कत लग आता है। रेलवे के अधिकारी जो इतना बर्कत ले लेते हैं वह नहीं लेना चाहिये क्योंकि इसमें स्टाफ भी सफर करता है और विजिनेस क्लास भी सफर करता है। ऐसे केसेज का निपटारा जल्दी में जल्दी होना चाहिये।

अब मैं कुछ लोकल बातों की तरफ आता हूँ। छितीनी में खड्डा तक जो लाइन है, आप उसको उखाड़ने जा रहे हैं। मेहरबानी करके आप ऐसा न कीजिये। दूसरी बात यह है कि जब तक रोड ट्राम्पोट का पूरा इन्तजाम आप नहीं करते हैं, तब तक किसी लाइन को डिस्मैन्टल मत कीजिये, नहीं तो पैमेंजमेंट को काफी तकलीफ हो जायेगी क्योंकि उनके लिये कोई दूसरा चाग नहीं रहेगा।

बेतिया मेरी कामिटियुगन्सी में पड़ता है वहां पर रिटायरिंग रूम का प्रबन्ध किया जाये।

हम चार-पांच वर्ष में कोशिश कर रहे हैं कि जिम जगह पर गांधी जी ने चम्पारन में अपना काम शुरू किया था यानी मिनहरवा में, वहां पर एक हान्ट स्टेशन दिया जाये। आपको लाखों रुपयों का नुकसान होता है और चोरी होती है। आप गांधी जी को फादर आफ दिनेशन कहते हैं लेकिन आपके लिये एक हान्ट देना मुशकिल हो रहा है।

श्री कंवरजाल गुप्त (दिल्ली सदर)  
कहने के लिये ही यह है।

श्री क० ना० सिवारी : दूसरी बात यह है कि पडरीना में मधुबनी तक 12 मील लम्बा टुकड़ा है जहां पर लगभग 40 लाख मन गन्ना होता है। अगर आप उनके बीच में एक रेलवे लाइन दे दें तो वहां पर पडलक सेक्टर या प्राइवेट सेक्टर की शूगर मिल हो सकती है और वहां के किसानों का काफी फायदा हो सकता है।

नारायणपुर पुल के बारे में कहते हुए मैं दो-तीन बातों की ओर ध्यान दिलाना चाहता

हूँ। पहली बात तो यह है कि जहां तक डिफेन्स परपज का मवाल है उसके लिये आपको कहीं न कहीं में रुपया का इन्तजाम करना ही चाहिये। दूसरी बात यह है कि आज आपको पास एक ही लाइन गोरखपुर साइड से असम जाने के लिये है। पहले नारायणपुर हो कर लौग चले जाते थे लेकिन 40-45 वर्ष पहले वह पुल टूट गया। तो या तो आप नारायणपुर पुल को बनायें या फिर मंसालोदन पर जहां गंडक बाराज पड़ता है जिस पर पुल बनाया जा रहा है, उधर से बगाहा को गोरखपुर से मिलाया जाये लेकिन उसके लिये आपको नेपाल सरकार से बातें करनी होंगी। जो आपकी लिटरल रोड बन रही है और यू० पी० बिहार को मिलाते हुए असम तक चली जायेगी उसके ऊपर एक पुल बनाया जाये। इसके लिये आप प्राविंशल गवर्नमेंट से बात करें और उनको तैयार करें कि जितना मिट्टी का काम है उसको वह पूरा करवा दे। अगर मिट्टी का काम पूरा हो जाये तो उसके बाद आप रेनवे लाइन वहां में निकाल दें।

मैं बगाहा और आदमपुर में शंड के लिये भी निवेदन करना चाहता हूँ क्योंकि वहां पर गर्मी के दिनों में टहरने का कोई इन्तजाम नहीं है। अगर वहां पर शंड बना दिये जायें तो पैमेन्जमेंट को काफी सहूलियत हो जायेगी।

अन्त में मैं थर्ड क्लास पैमेन्जमेंट की अमेनिटीज की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। थर्ड क्लास पैमेन्जमेंट की अमेनिटीज की तरफ रेलवे कर्मचारियों का ध्यान बहुत कम है। न तो उनके डिब्बों में सफाई होती है और न उनमें पीने के पानी का कोई इन्तजाम है, न लाइट का कोई खयाल किया जाता है। कभी-कभी तो पूरी की पूरी गाड़ी अग्धरे में हो चलती है। थर्ड क्लास में जो पैमेन्जमेंट चलते हैं वह उनसे बोलक नहीं हैं जितने कि अपर क्लास के पैमेन्जमेंट, इसलिए उनकी सुविधाओं की तरफ मंत्री महोदय का और उनके स्टाफ का ध्यान अवश्य जाना चाहिये।

**SHRI MAYAVAN (Chidambaram):** Sir, the sleeper berth is to be charged from 1st April, whether it is two-tier or three-tier. The Railway Minister has brought about equal status to the two-tier and three-tier by charging them equally. This is Congress socialism—a socialism which does not bring equal relief for all. It is the type of socialism that brings equal burden for all! Who will be the persons most affected by this? Only southerners. By virtue of the fact that the capital of India is in the northern-most part, people from the south who come to Delhi for an interview will have to pay Rs. 8 more in the case of Tamils and Rs. 12 more in the case of Keralites.

**THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA):** Mysoreans and Assamese also.

**SHRI MAYAVAN :** I can understand the anxiety of the minister to net as much revenue as possible to meet the deficit budget. The Congress which professes democratic socialism, socialistic pattern of society and many more things which are very little understood by the Congress people, should see that the burden, if at all there should be any, should be equally shared by every citizen. They have retained the pattern, but left the socialism to the lurch.

Regarding catering service in the trains, I wish the Railway Minister travels in a three-tier sleeper compartment to see how food is served and what quality of food is served. He will see how the food is brought without any cover, how plates containing food are first placed near the water closets and then served to the passengers. Food is served according to the convenience of the staff. Therefore, a place for keeping all the food materials should be arranged. Night meals are served at 6.30 in the evening while the evening coffee and tiffin are served at about 5.30.

I would like to inform the hon. Minister that departmental catering at railway stations requires a lot of improvement. The quality and quantity

of tea served have to be improved. Even though they charge for a full cup of tea only half a cup of tea is served. I once bought a quarter litre of milk from a vendor at a station. I had with me a quarter litre empty bottle. I took the milk in it. Believe it, the bottle was just half full. I could not argue because I do not know Hindi. I consoled myself thinking that India being a growing nation the bottle also started growing when I left Delhi.

The concessional railway fare to recognised drama and dance troupes should be given. This Government which talk in season and out of season about national integration etc., should see to it that opportunities and facilities are afforded to dramatists and artistes to move in the country without any strain. Does the Railway Minister expect a Tamil drama troupe to come to North India or a Kerala Kathakali troupe come to North India paying the full fare? Simply they would not do it. Similarly, a dance troupe from Orissa or a Bengali drama troupe will not be able to go to the south.

**SHRI ATAL BIHARI VAJPAYEE (Balrampur):** Bhangra from Punjab also.

**SHRI MAYAVAN :** The Railway Minister perhaps wants to compartmentalise culture according to regions. Being a Railway Minister he lives in a world of compartments. Therefore, these concessions should be re-introduced forthwith.

Regarding uneconomic railway lines, why should the Railways think of closing down uneconomic railway lines. When we consider the question of hardship that is likely to be caused to the people, especially the villagers of the locality, there can be no point in thinking in terms of economy in maintaining the line. Day in and day out we hear that large amounts are lost by Government as a result of mishandling and that there are many cases of infertuous expenditure. We have a series of scandals like the jeep scandal, the truck-tyre scandal, the Aminchand Pyarelal tamasha and a thousand others.

The name of Dalmiapuram should be changed as Kalligudi. The argument that there is already a station Kalligudi does not carry any conviction at all. Perhaps the Railway Minister is not aware that there are many railway stations with similar names. I hope the Railway Minister will not pave the way for another agitation.

I see no connection between the maximum fare and the cost of platform ticket. It should not be raised. Then the Minister of Civil Aviation may also think of charging the minimum air fare for admission ticket to the airports.

Goods worth lakhs of rupees are stated to be pilfered every month. When questioned by a correspondent a spokesman of the Railways is stated to have said, how can it be any news when it is a regular feature? I was really shocked to hear and read such statements in the newspapers. The fall in goods traffic is also due to various lapses on the part of the railways like pilferage, cumbersome restrictions and slow movement. Besides, goods traffic is not able to compete with the road traffic. The road traffic ply in time whereas the goods traffic of the railways go slow. Even in the case of passenger trains, people prefer travelling by buses to trains because in buses there is no over-crowding, the fare is comparatively cheap and the buses run in time. So, I see no reason for raising the fares, which is a regular feature of the railway budget. Earlier, there was a rise in railway fares at the time of decimal coinage, secondly at the time of devaluation and thirdly at the time of the aggression by Pakistan and China. Only the poor and lower class people are taxed much. Since independence the railway fares have been doubled.

There is a constitutional provision safeguarding people belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes. Yet, in spite of that constitutional provision, the claims of people belonging to Scheduled Castes and Scheduled Tribes are not considered in the case of appointments and promo-

tions. The Minister should see that at least hereafter suitable instructions are issued to the officers of the railways like General Managers to implement the constitutional provisions. Now even for trivial mistakes the workers are punished deterrently. I can quote many instances to substantiate this statement.

The hon. Minister said that the State Governments should co-operate with the Centre to protect the properties of the Centre. In this connection, I would like to state that though the anti-Hindi agitation in the South by the students might have caused some damage to railways, it is neither fair nor justified to charge the DMK Government that it gave indirect support to the attacks. The railways have always been the symbols of administration. It was to the credit of the DMK Government and our Chief Minister that they saw to it that the agitation calmed down soon. Our State Minister, Shri Karunanidhi even undertook the risk of going to the place of occurrence while the agitation was on and counselled patience to the agitated crowd.

The third class passengers should be given more comfort. Now they are the worst sufferers. Over-crowding should be eliminated by putting into service more and more of passenger and express trains. The lower and middle class people are the worst sufferers of the present budget, because railways is the only mode of transport for these people. So, this budget will prove to be of great hardship to this category of people.

The increase in railway fares will give incentives to the business people to sell their goods at higher rates.

The strength of the ticket examiners should be increased in such a way that there is no chance left for ticketless travelling throughout the country. It has come to our notice that the economy drive has affected this category mostly. I fear that this will result in further losses to the railways by giving chances to ticketless travellers.



## [SHRI MAYAVAN]

There is discrimination between Trainee Assistant Station Master and the Senior Station Master, so far as the advance increment of Rs. 25 is concerned. While the former is given this increment, the latter is deprived of this benefit. I suggest that senior station masters should also be considered for this benefit.

I thank you for having given me this opportunity to participate in this debate.

श्री काशीनाथ पांडे (पदरौना) :

उपाध्यक्ष महोदय, इसके पहले कि मैं अपने क्षेत्र से सम्बन्धित चीजों की तरफ माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करूँ, मैं कुछ सिद्धान्त के प्रश्न रेलवे के सम्बन्ध में उठाना चाहता हूँ।

14.58 HRS.

[SHRI G. S. DHILLON in the Chair]

बैठे में यह समझना है कि रेलवे ही एक ऐसी सर्विस है जिससे सारे देश के सभी हिस्से लाभ उठाते हैं। लेकिन आप देखें कि आज जब कभी भी कोई आन्दोलन होता है और रेल सम्पत्ति का जिम्मा तरह में नाश किया जाता है, मैं नहीं समझता हूँ कि वह किसी भी तरह से देश के हित में है। मैं एक चीज इस सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। क्या यह चीज निरंतर इसी तरह से चलती रहेगी? क्या इसकी रोकथाम के लिए कोई उपाय नहीं होगा और केवल पार्लियामेंट में लैक्चर ही दिया जाता रहेगा? क्या यही कहा जाता रहेगा कि बहुत नुकसान होता है? क्या इससे उस नुकसान की क्षतिपूर्ति हो जाएगी? अगर नहीं तो मेरा सुझाव है कि जहाँ कहीं भी और जिस किसी भी क्षेत्र में रेलवे की सम्पत्ति का नाश होता है उस क्षेत्र के लोगों से और विशेषकर उन लोगों से जो नुकसान करने के लिए जिम्मेदार हैं, इस नुकसान को पूरा करने की ओर आप ध्यान दें। अगर आप जरूरी समझते हैं तो कानून में कोई संशोधन लायें, रेलवे एक्ट में संशोधन लायें ताकि यह जो चीज

चल रही है इसकी रोकथाम हो सके। आज हम इस तरह के साइन बोर्ड लिखे हुए देखते हैं कि रेलवे की सम्पत्ति सारे देश की सम्पत्ति है। लेकिन आप देखें कि होता क्या है? बहुत-से लोग बर्ष के ऊपर की चादर काट कर ले जाते हैं झोले में रख कर और लिख देते हैं कि मैं अपना हिस्सा लिये जा रहा हूँ।

इस तरह की प्रवृत्तियाँ इस आशंका की छोक हैं कि क्या इस देश में प्रजातन्त्र रहेगा या नहीं। हमें इस समस्या पर गम्भीरता से विचार करना है। एक तरफ तो हम यह मांग करते हैं कि हमारे क्षेत्र में रेलवे लाइन बिछाई जाये और दूसरी तरफ जो रेलवे लाइनें मौजूद हैं, जो रेलें चलती हैं, हम उन का सत्यानाश कर रहे हैं। चूँकि सरकार इन घटनाओं की रोक-थाम नहीं कर रही है, इसलिए उन में कमी नहीं, बल्कि वृद्धि हो रही है। मद्रास, यू० पी० आदि सब जगह ऐसी घटनायें हुई हैं। मुझे पता नहीं है कि सरकार की रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स क्या करती है। आज देश में ला एण्ड आर्डर की जो हालत है, उसमें वह किकर्लन्टव्यविमूढ़ है। इस तरह की प्रवृत्तियों और घटनाओं की रोकथाम के लिए मछली से काम लेने की आवश्यकता है।

जहाँ तक समाजवाद का सम्बन्ध है, वह एक बहुत बड़ी चीज है। मैं नहीं समझता कि केवल रेलवे के द्वारा ही समाजवाद की स्थापना होगी। समाजवाद तब आयेगा, जब देश का चतुर्मुखी विकास होगा और विपमता दूर होगी, चाहे वह विपमता व्यक्ति और व्यक्ति के बीच में हो या क्षेत्रों और प्रान्तों के बीच में हो। जब तक विपमता दूर नहीं होगी तब तक समाजवाद की कल्पना करना भी भूल जायेंगे।

मैं यह समझता हूँ कि रेलवे बोर्ड को घने रहना चाहिये, क्योंकि उस में अनुभवही लोग हैं, जो सब समस्याओं पर अच्छी तरह से विचार करते हैं। हम इस बात से भी इन्कार नहीं करते हैं कि रेलवे कामर्शल कनसर्न है, लेकिन इसके साथ-साथ वह केवल गवर्नमेंट के हाथ

में है, उस पर गवर्नमेंट की मानोपली, एकाधिकार है। किसी देश का विकास तभी सम्भव है, जब कि वहां पर आवागमन की आवश्यक सुविधायें उपलब्ध हों। मंत्री महोदय ने अपनी स्पीच में कहा कि जो लाइनें अन-इकानोमिक हैं, उनको उखाड़ दिया जायेगा। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि एक तरफ़ शहरों में लाइनों को डबल किया जा रहा है और रिग रेलवेज बनाई जा रही हैं, लेकिन दूसरी तरफ़ बैकवर्ड, पिछड़े हुए, इलाकों में, जहां पर रेलवे लाइनों के बिना विकास सम्भव नहीं है, रेलवे लाइनों को अनइकानोमिक कह कर हटाने की बात कही जा रही है! मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या यह समाजवाद की तरफ़ ले जाने की नीति है। मंत्री महोदय को बहुत मोच-समझ कर ऐसी बात डम हाउस में कहनी चाहिए थी।

बहुत से ऐसे क्षेत्र हैं जहां जंगल, पहाड़ और नदियों के कारण रोडज आमानी से नहीं बन सकती हैं, लेकिन जहां पर रेलवे लाइन पहुंच गई है। ऐसे इलाकों में लोग बहुत दूर-दूर पर बसते हैं। चूकि सरकार को ऐसी रेलवे लाइनों से काफी आमदनी नहीं होती है, इस लिए उनको उखाड़ दिया जाये, क्या ऐसी नीति अपना कर सरकार देश को विकास की तरफ़ ले जा रही है? क्या केवल दिल्ली, बम्बई और कलकत्ता आदि बड़े शहरों का विकास करने में ही सारे हिन्दुस्तान का विकास हो जायेगा? मैं मंत्री महोदय से मन्त्रतापूर्वक यह निवेदन करना चाहता हूँ कि यह विचार समाजवाद का द्योतक नहीं है, बल्कि इस प्रकार डम कुछ क्षेत्रों को पूरी तरह से बैकवर्ड बनाए रखना चाहते हैं, उनको अविकसित रखना चाहते हैं।

मैं आप को एक उदाहरण देना चाहता हूँ। हमारे क्षेत्र में पहले बिहार और यू० पी० के बीच में बड़ी गंडक नदी पर बगहा में एक पुल था। उस से दोनों सूबे आपस में मिलते थे। लेकिन जब से वह पुल टूट गया है, तब से वह नहीं बना है। उस के बाद बड़ी गंडक की

वाढ़ से वह क्षेत्र बिल्कुल उजड़-सा गया है। वहां पर इस कदम गरीबी है कि हम उस का अनुमान नहीं कर सकते हैं। वहां पर छितीनी से खड्डा तक की रेलवे लाइन ऊंची जगह पर स्थित है, जो कि उस नदी की बाढ़ से उस क्षेत्र को बचाती है। मुझे यह जानकर आश्चर्य हुआ कि रेलवे बोर्ड के द्वारा उस लाइन को उखाड़ने का विचार हो रहा है। जैसे तो मिनिस्टर साहब ने यह साफ़ कर दिया है कि ऐसा विचार नहीं है, लेकिन मैं जानता हूँ कि मालूम नहीं, कब क्या हो जाये, इस लिए मैं इस हाउस में इस बात की चर्चा करना चाहता हूँ। मैं कहना चाहता हूँ कि अगर वह रेलवे लाइन रहती है, तो जून में आने वाली बाढ़ से पहले ही उस की रिपेयर की जानी चाहिए। अगर अभी से उस की रिपेयर नहीं की गई, तो वह रेलवे लाइन खड़ी नहीं रह पायेगी, क्योंकि नदी की बाढ़ से वह अपने आप ही उखड़ जायेगी। मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि वह इस रेलवे लाइन की रिपेयर की व्यवस्था करें, ताकि न केवल लोगों को आवागमन की सुविधा मिलती रहे, बल्कि वह क्षेत्र बाढ़ के प्रकोप से भी बचे।

माननीय सदस्य, श्री लोबो प्रभु, के लिये मेरे दिल में बड़ी इज्जत है। एक जमाना था, जब वह यू० पी० में लेबर कमिश्नर थे। एक आफिसर के रूप में उनका बड़ा रेपुटेशन था। उन के लिए मेरे दिल में सम्मान है। मैं उन की कई स्पीचिज को सुन चुका हूँ। उन्हें सुन कर मेरे हृदय में क्लेश हुआ है। जिस आफिसर का इतना सम्मान रहा, जो एक जमाने में लेबर कमिश्नर रहा, चूकि अब वह इस हाउस में स्वतन्त्र पार्टी का एक मेम्बर है, इस लिए वह एन्टी लेबर बातें करे, यह शोभा की बात नहीं है।

उन्होंने कल कहा कि रेलवेज में 1950-51 में पर-कैपिटल एक्सपेंडिचर 1,200 रुपये था, जो कि अब 2,000 रुपये हो गया है; इस को कर्ब करना चाहिए और डीयरनेस अलाउंस नहीं बढ़ाना चाहिए। मैं यह कहना

### [श्री काशी नाथ पांडे]

चाहता हूँ कि क्या मजदूर यह चाहता है कि देश में महंगाई बढ़ती रहे, और उस को डीयरनेस अलाउंस मिलता रहे। क्या माननीय सदस्य समझते हैं कि 1950-51 की तुलना में प्राइसिज जितनी बढ़ गई है, उन के मुकाबले में मजदूरों को डीयरनेस एलाउंस मिलता है, क्या उससे वे आवश्यक चीजें खरीदने की क्षमता रखते हैं? अगर यह बात नहीं है, तो क्या उन का यह विचार कि डीयरनेस एलाउंस नहीं बढ़ाना चाहिए, इस बात का सबूत नहीं है कि माननीय सदस्य-मालूम नहीं कब से मजदूरों के हितों के विरुद्ध वार्ने करने आए हैं? मुझे बहुत अफसोस के साथ यह बात कहनी पड़ती है।

आज ही माननीय सदस्य, श्री लोवां प्रभु, ने कूपर एलन कम्पनी के बारे में यह सवाल पूछा कि क्या लेबर इस बात की जिम्मेदार नहीं है कि यह फैक्टरी अनइकानोमिक हो गई है। मिनिस्टर साहब ने इस का क्या जवाब दिया, इस से मेरा ताल्लुक नहीं है, लेकिन मजदूरों से मेरा सम्बन्ध है और इस लिए उन की जानकारी के लिए मैं कहना चाहता हूँ कि कूपर एलन कम्पनी की वेजिज मिनिमम वेजिज एक्ट के अनुसार निर्धारित की गई है। क्या वह कह सकते हैं कि मजदूरों की वजह से कूपर एलन कम्पनी की आर्थिक दशा खराब हो गई है? उस फैक्टरी में इतना मिसमैनेजमेंट है कि चार साल से डेढ़ करोड़ रुपये का माल पड़ा है। अगर मैनेजमेंट दूरदर्शी था, अगर उस के विचार प्रगतिशील थे, तो जिस समय माल का एक्चुमुलेशन होने लगा, क्या उस समय वह उचित पग नहीं उठा सकता था? लेकिन वह प्राइकेशन बढ़ाता रहा। माननीय सदस्य, इस हाउस में केवल लेबर की चर्चा कर के मैनेजमेंट की बुराई को छिपाना चाहते हैं, यह उचित नहीं है, विशेष रूप से उस आफिसर के लिए, जिस का एक जमाने में बड़ा रेपुटेशन था।

मिनिस्टर साहब ने कुछ किराया बढ़ाया है और कुछ फ्रेट बढ़ाया है। जैसा कि श्री तिवारी ने बड़े अच्छे शब्दों में कहा है, जब हम मांग करते हैं कि अमुक क्षेत्र में रेलवे लाइन डाली जाए, उस का विकास हो, तो यह निश्चित है कि रेलवे का खर्चा किराये और भाड़े से ही चलेगा। इस का और कोई तरीका नहीं है। उस खर्च को हम ही देंगे। मिनिस्टर साहब अपनी तन्द्वाह में तो रेलवे लाइन बिछाने और विकास के लिए पैसा नहीं दे सकते।

अगर थर्ड क्लास के पैसेंजर का किराया बढ़ना है, तो वह शिकायत नहीं करेगा, लेकिन साथ ही साथ वह आशा रखता है कि जब मैं बड़ा हुआ किराया देना हूँ, तो मुझे कुछ सुविधाओं भी मिलें। उदाहरण के लिए मैं एन० ६० रेलवे की ट्रेनों की चर्चा करना चाहता हूँ। हमारा यह दुर्भाग्य है कि अभी तक मीटरगेज के क्षेत्र में रहने वाला कोई रेलवे मिनिस्टर नहीं हुआ है। जितने भी मिनिस्टर आए हैं, वे सब ब्राडगेज वाले आए हैं।

श्री चे० मु० पुनाचा : मैं मीटरगेज के एरिया से आता हूँ।

श्री काशी नाथ पांडे : मुझे खुशी है कि श्री पुनाचा मीटरगेज के पास रहते हैं। मैं मीटरगेज की तकनीकों की ओर उनका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। वह गोरखपुर की तरफ जायें। वहाँ से कटिहार और वर्रांनी की तरफ जायें और वहाँ पर अपनी ट्रेन्ज की कन्डीशन को देखो। उन में लाइट नहीं है, और सुविधायें नहीं हैं।

वैसे तो मैं मजदूरों का तरफदार हूँ, लेकिन मैं मजदूरों की कुप्रवृत्तियों का समर्थन करने वाला नहीं हूँ। आखिर रेलवे में चोरी कैसे होती है, उस की बदनामी कैसे होती है? अगर हम ईमानदारी का सबूत दें, तो चोरी बन्द हो सकती है। उस में मजदूरों का भी भाग हो सकता है, जिस से हम बदनाम हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि जब तक रेलवे प्रशासन की ओर

से यह घोषणा नहीं की जाएगी कि जो व्यक्ति चोरी का क्लू बतायेगा, जो चोरी को बन्द करने का उपाय बतायेगा, जो रेलवे में विकास और सुधार का सुझाव देगा, उस को इनाम दिया जायेगा, तब न तो चोरी बन्द होगी और न ही रेलवे में सुधार होगा। अगर सरकार इस प्रकार के इनाम की घोषणा करेगी, तो ऐसे आदमी मिल जायेंगे, जो इस वारे में सूचना और सुझाव देंगे।

मैं तो देख रहा हूँ कि क्रिमिनल जमात आज इस देश में इतनी तेजी से बढ़ रही है, उन की फौज ज्यादा हो रही है वनिस्वत उन के जो ईमानदार हैं और जो चाहते हैं कि देश के अन्दर अमन चैन कायम रहे। अमन और चैन हराम होता जा रहा है क्रिमिनल और दूसरी फोर्सों की वजह से और मैं आप से कहना चाहता हूँ कि मैं इस में अपने को और साथ-साथ विरोधी पार्टियों को भी उस दोष में अलग नहीं करना चाहता हूँ। मैं यह देखता हूँ कि एक परंपरा बन गई है कि जब कहीं कोई ऐसी गलती होती है, प्रदर्शन होते हैं और सार्वजनिक सामान नष्ट किया जाता है तो हम उस को कंडेम नहीं करते वल्कि यहां पर आ कर उस को सपोर्ट करते हैं, ऐसी चीजें कहते हैं जिससे उनको प्रोत्साहन मिलता है। इस से देश में अमन चैन नहीं रह सकता। मैं आप से कहना चाहता हूँ कि अगर इस देश में प्रजातन्त्र न रहता तो हमारे जैसे बहुत-से गरीब इस हाउस के मेम्बर नहीं हो सकते थे। एक जमाना था जब बड़े-बड़े लोग इस हाउस के मेम्बर होते थे। आज उस तरीके से, इस प्रजातांत्रिक पद्धति से हम इस हाउस के मेम्बर हुए हैं। अगर हम चाहते हैं कि आगे आने वाली पीढ़ी भी, वह गरीब पीढ़ी भी, यहां पर अपना प्रतिनिधित्व पा सके तो यह जरूरत है कि हम यहां पर ऐसा वातावरण उत्पन्न करें कि जिस से प्रजातन्त्र कायम रहे। मैं विरोधी पार्टियों से भी कहना चाहता हूँ, यहां मैं नाम तो नहीं लेना चाहता, लेकिन पडरौना में जो दो डिब्बे जलाए गए उस के

पीछे एक पार्टी का हाथ था। उनके लीडर ने जा कर उन विचारियों को उभाड़ा था। उन से कहा कि तुम बुझदिल हो, मरे हुए हो। इस तरह से हमारी वह कांस्टीट्यूटेंसी जिसमें इस तरह के कभी एजीटेशन नहीं हुए थे, उस को उभाड़ा और उन्होंने पेट्रोल से भीगे हुए रुई के और जूट के गद्दों को ले कर वह डिब्बे जला दिए। और भी एक यह अनाचार हुआ, उसका केस कोर्ट में है, एस० डी० एम० की जीप जला दी। अगर विरोधी पार्टियां इन सब चीजों के पीछे प्रोत्साहन देती हैं तो मैं उन से पूछता हूँ आप चाहते क्या हैं? आखिर इस देश में कोई प्रगति होनी चाहिए या नहीं? हम गुलाम होने वाले हैं, मैं आप को बताना चाहता हूँ कि प्रजातन्त्र नहीं रहा तो कोई भी राज्य इस देश में क्यों न हो, लेकिन हमारे जैसे गरीब लोग गुलाम होंगे। इसलिए मैं इस के सख्त खिलाफ हूँ जो देश के अन्दर इस तरह से अमन और शांति को खतरा पैदा किया जाता है।

दूसरी चीज मैं यह कहना चाहता हूँ, जैसा कि एक भाई ने अभी कहा स्लीपिंग बर्थ के रिजर्वेशन चार्ज को आप ने 4 रुपये कर दिया। लेकिन उस के साथ एक अजीब किस्म का आप का दूसरा प्रोपोजल है। मैं आप से कहना चाहता हूँ कि आप ने बढ़ाया है तो बढ़ा दीजिए पर एक रात का जो वह चार रुपये देता है, चाहे तीन रात रहना पड़े उस का चार्ज वही रहना चाहिए। उस से ज्यादा उस को नहीं बढ़ाना चाहिए। इस तरह से बढ़ाने का मैं कभी समर्थन नहीं कर सकता। दूसरी चीज जो फ्रेट बढ़ाया है, एक तरफ तो हम कहते हैं कि डीअरनेस कम होना चाहिए लेकिन फ्रेट और फेयर में वृद्धि का असर महंगाई पर पड़ता है। उस से चीजें महंगी पड़ती हैं। फ्रेट से तो महंगाई पर असर पड़ता ही है, महंगाई उस से बढ़ती है। साथ ही व्यक्ति को फेयर जो ज्यादा देना पड़ा तो उस की भी कास्ट पड़ जाती है, उस का परसनल एक्सपेंडीचर बढ़ जाता है। लेकिन खैर, मैं ने माना कि

**[श्री काशी नाथ पांडे]**

आप को विकास करना है, किराये में वृद्धि हो तो कोई बात नहीं। मगर फ्रेट में एक आपका और काम्पीटीटर है जो रोड ट्रांसपोर्ट है। आप एक बात अच्छी तरह से विचार कर लीजिए कि इस बढ़ाने से आप की और आगे की आमदमी पर तो कोई असर नहीं पड़ने वाला है। अगर नहीं पड़ने वाला है तो आप बढ़ाएँ। हाँ देंगे। लेकिन हम यह जरूर चाहते हैं कि एमनिटीज हमें मिलें। मीटर गेज की जो हालत है उस का सुधार हो। बंगलौर की तरफ आप के मसूर में मीटर गेज है। आप का थोड़ा-सा ध्यान इधर भी हो जाय तो हमारी गोरखपुर लाइन और छपरा और बगौनी की लाइन का भी सुधार होगा।

दूसरी एक चीज में कहना चाहना है कि मेरे क्षेत्र में पडरौना के पास एक कटकदुर्ग स्टेशन है। आज कई सालों से मांग हो रही है कि वहाँ गुडम रखने के लिए कोई चीज बना दी जाए। वैसे उन्होंने शेड बनाया है लेकिन शेड में कोई रखवाली नहीं हो सकती। कोई ऐसी चीज होनी चाहिए जिसमें कि रखवाली हो सके नहीं तो चोरी तो वैसे ही मशहूर है, उसी तरह खुला छोड़ देंगे तो कोई भी ले जायेगा। तो इस का भी कोई इन्तजाम होना चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं रेलवे मिनिस्टर साहब को धन्यवाद देता हूँ और उन की डिमांड का समर्थन करता हूँ।

**SHRI R. K. BIRLA (Jhunjhunu):** Mr. Chairman, Sir, the hon. Minister of Railways has come forward with a deficit of Rs. 22.59 crores for the current year. He has attributed two main reasons for this big deficit. One is that the railways could not get the additional revenue on the expected additional traffic of 8½ million tonnes. On the other hand, they are now expecting a fall of about one million tonnes on this account. The second reason attributed for this deficit is that there has been an increase in the working expenses to the extent of Rs. 22.53 crores; increase in dearness allowance accounts for Rs. 10.62 crores, while the higher

price of fuel amounts to Rs. 8.26 crores. The balance of Rs. 3.26 crores is on account of adjustments and some arrears and it does not amount to additional expenses.

For the year 1968-69, the hon. Minister has estimated a revenue budget showing a deficit of Rs. 27 crores, which he wants to compensate by increasing passenger fares and freight rates practically in all directions. This will yield an extra revenue of Rs. 28 crores thereby making a nominal surplus of Rs. 1 crore for 1968-69. I may quote here the hon. Minister's statement in para 23 at page 10 of his speech. He says :

"The Railways will make an all-out effort to look for and nurse traffic in the coming years so that more traffic is secured and further diversion of high-rated traffic to other means of transport may be prevented and wherever possible even lost traffic won back to the Railways. In pursuance of the Railways policy to provide an increasingly customer-oriented service, the setting up of a Marketing and Sales organisation in each zonal Railway in recent months will, I am hoping, turn out to be fruitful. These organisations are manned by specially selected officers and charged with the responsibility of conducting market research, keeping in touch with trade and industry, ascertaining and meeting their requirements and spear-heading improvements in the Railways' service to their customers."

In this connection, I would like to place before the House and the hon. Minister of Railways a few of my submissions. I am happy that the marketing and sales organisation has been set up, but in my view, merely setting up this organisation is not going to attract the additional traffic so badly needed by the railways at this time. To make the scheme a success, a few

prerequisites are very essential. Firstly, the indenter must be assured that he will get the wagons within twenty-four hours of his demand. If that is not done, I am sure the indenter is not going to wait for an indefinite or long time, particularly when he can get his traffic or his goods moved by road transport which is easily available throughout the country. As a matter of fact, road transport is very competitive and it takes less time for the goods to reach their destination with greater speed.

Now, I come to the wagon supply position on the broad gauge may be easy, as the hon. Minister has said in his speech. But it is a matter of great concern and regret that to some of the metre gauge lines—I think Shri Poonacha belongs to the metre gauge lines; I just now heard about it—no attention is being paid.

**SHRI C. M. POONACHA :** I do not belong. I come from that area.

**SHRI R. K. BIRLA :** Particularly on the Western Railway, a large number of industries and traders in Saurashtra and Rajasthan are suffering on account of insufficient supply of wagons. Invariably the reason given is shortage of wagons. Sometimes it is also said that on account of shortage of engines, the loaded traffic could not be moved in time, thereby creating congestion. I would like to put a very straightforward question to my worthy friend, the hon. Minister : who is responsible for this shortage of engines and wagons? I am sure the indenter is not responsible. If anybody is responsible, it is the railways and railways alone. If they are not going to take this matter very seriously, I am sure the expected increase in revenue will not materialise.

It is a fact which cannot be denied that the shortage of wagons and engines has become a chronic disease on the metre gauge section of the Western Railway. Shri Poonacha is a good doctor, I am sure, to cure this disease; but if it is not cured, I am sure the Railways are going to suffer as much as the indentors of wagons.

The setting up of the marketing and sales organisation will not bring the additional traffic. Even without it, the Western, Northern and North-Eastern Railways can earn more traffic and more revenue if they are in a position to supply sufficient wagons in time to the customers. That way, I am sure the additional revenue can be easily got. The first immediate need, therefore, is to ensure that there is an adequate stock of wagons and that the present engine shortage is removed without any delay.

I now come to the utilisation of wagons, which is a very very important point. I am sorry to say that I find a serious deterioration in this respect, particularly on the metre gauge during the current year. In this connection, I would like to draw the attention of the hon. Minister to Table 13, page 40 of the Blue Book. A glance at the last two columns of this page which relates to wagon utilisation would indicate that the wagon kilometre per wagon day on the metre gauge has come down from 59 in 1966-67 to 56.1 in 1967-68. Similarly the nett ton kilometre per wagon day also came down from 517 to 491. Whether this deterioration is due to a fall in the efficiency of the operating department or to the change in the traffic movement, I do not know, but the fact remains that both the Railways and the indentors have suffered. The Railways should, therefore, immediately improve the operational efficiency and also provide more wagons to meet the demand.

As regards engine utilisation, again I am sorry to say that there has been a very serious deterioration on the metre gauge. I had said earlier that the hon. Minister belongs to the metre gauge zone. The last two columns of Table 12, p. 38 of the Blue Book shows that the engine kilometre per engine day has come down from 130 in 1966-67 to just 127 in 1967-68. To a layman like me, to this deterioration must be attributable some shortage of engines and wagons felt on metre gauge lines. It is very essential and necessary that any shortage of wagons and engines must be removed immediately.

[Shri R. K. Birla]

15.25 HRS.

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair.*]

The third point I would like to state is about co-ordination. It is very important that there should be full co-ordination between all the departments of the railways, particularly between the Marketing and Sales Organisation which has been recently set up and the activities of the operating department. All efforts of the new organisation to secure more traffic can be easily undone if the operating department fails to provide sufficient wagons or to move the loaded traffic in time.

One of the most important points is about the accumulation of wagons and severe restrictions at some points. Whenever there is some accumulation of wagons at certain points, the operating department unhesitatingly rushes to put severe restrictions on bookings and supply of wagons. Such restrictions go on not only for days, but for weeks and weeks together, with the result that the indentors do not get the wagons in time and suffer heavily in the meantime. The operating department and the marketing and sales organisation have therefore got to work hand in hand to retain whatever traffic the railways have already got and to secure additional traffic. In some cases it may be necessary for the railways to quote specially reduced rates to attract more traffic and more revenue.

Now I come to the transshipment points at various places which is also a very important point. I would like to draw the attention of the hon. Minister to the fact that the desired improvement of transshipment capacity at some points is very necessary. The railway users on the Western Railway, in particular, and also on the Northern Railway, have almost continuous difficulty in getting their goods moved *via* Viramgam, Sabarmati, Delhi-Sarai Rohilla and Hissar. The capacity of the railways to tranship from metre gauge to broad gauge and *vice versa* is totally insufficient, and I am sure that the hon. Minister has not forgotten the very

serious crisis which has just taken place a short while ago in the region of Saurashtra. The thermal power stations which are considered public utility concerns were on the verge of closure on account of shortage of coal. Coal was lying at Viramgam Station, but could not be transhipped on the metre gauge wagons because, it was said, there was a shortage of wagons. This shortage was, however, removed in time by the railway authorities to tranship more coal wagons, but in this process the capacity left for other goods was severely cut, and this resulted in restrictions on movement of other goods *via* this point. It is high time that the authorities took some bold steps to remove these two bottlenecks at the transshipment points I have just now stated.

The most important point which I would like to state is about economy in fuel consumption. It is a very major item of expenditure, and it should be possible to effect substantial economy on this account. Table XVII at pages 56-57 of the blue book shows that on the metre gauge more fuel was consumed per thousand gross ton kilometer on both passenger and goods trains, and on the broad gauge also more coal was consumed on the passenger side.

MR. DEPUTY-SPEAKER : He may continue on the next occasion.

15.30 HRS.

DISCUSSION RE : STATEMENT  
 ON AGITATION BY DELHI  
 SCHOOL TEACHERS

MR. DEPUTY-SPEAKER : We shall now take up the discussion under rule 193. We have just one hour. How much would the Minister require?

THE MINISTER OF EDUCATION  
 (DR. TRIGUNA SEN) : About twenty minutes.

MR. DEPUTY-SPEAKER : So, we have forty minutes at our disposal. I have received slips from several Mem-