

12.19 hrs.

RAILWAY BUDGET, 1964-65—GENERAL DISCUSSION—contd.

Mr. Deputy-Speaker: We now take up the general discussion on the railway budget.

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): How much time remains?

Mr. Deputy-Speaker: Four hours and 55 minutes are left.

Shri Hari Vishnu Kamath: The reply may be made tomorrow.

श्री विभक्ति मिश्र (मोतिहारी) : उपाध्यक्ष महोदय, जब कल मेरा नाम पुकारा गया था तब मैं नहीं था, इस लिये मुझे आज मौका दिया जाय ।

श्रीमती जयाबेन शाह (अमरेली) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री ने जो अन्दाज पत्र पेश किया है और उस के बारे में जो उनकी स्पीच है उस को देखते हुए कुछ आश्वासन मिलता है कि हम पहले से कुछ आगे बढ़े हैं और रेलवे मंत्रालय में जो वाटलनेवस थे उन से हम कुछ बाहर निकल आए हैं, मगर भेरे जैसे कई सदस्यों को नए रेलवे मंत्री जी से कुछ अधिक अपेक्षा थी और उस के बारे में मैं कुछ कहना चाहती हूँ ।

हम देखते हैं कि अन्दाज पत्र में ज्यादा से ज्यादा प्राफिट थर्ड क्लास पेयर्स से और गूडस ट्रेफिक से होता है । इसलिये वाजिब यह था कि जो थर्ड क्लास पेसेंजर्स हैं उनको मंत्रालय की ओर से कुछ ज्यादा अमेनिटीज दी जायें । मगर इस अन्दाज पत्र से और उनकी स्पीच से ऐसा नहीं मालूम होता ।

कुछ साल पहले तीसरे दरजे और अन्य दरजों के किरायों पर एक सरचार्ज बढ़ाया गया था, जो कि पिछले साल असली किरायों में शामिल कर दिया गया था । इस साल ऐसी अपेक्षा थी कि उस सरचार्ज को थोड़ा

हटाया जाएगा और जो पांच पांच या दस दस मील के शार्ट जर्नी के यात्री हैं उनको कुछ रियायत दी जाएगी, मगर ऐसा कुछ नहीं किया गया ।

यहाँ पर कहा गया कि रेलवे पब्लिक यूटिलिटी कनसर्न है और रेलवे मंत्रालय की ओर से यह भी कहा गया कि रेलवे कर्माशयल कनसर्न है मगर चाहे जो कुछ भी हो, चाहे वह एक कर्माशयल कनसर्न ही हो, लेकिन जब कोई कर्माशयल कनसर्न मजबूत हो जाता है और उसको ज्यादा भायदा होता है तो उससे यह अपेक्षा होती है कि वह अपने पार्टनर्स को कुछ न कुछ रियायत देगा । मगर मुझे यह कहने में कुछ अफसोस होता है कि ऐसा होने के बजाय, गूडस ट्रेफिक पर दो परसेंट भाड़ा बढ़ाया गया है । यों देखने में तो यह ज्यादा नहीं मालूम होता है लेकिन जब हम यह देखते हैं कि लगातार बढ़ती जाने वाली मंहगाई के कारण लोगों की हालत खराब हो रही है और वे दिन प्रतिदिन अधिक परेशान होते जा रहे हैं, तो इस थोड़े से बढ़ावे से भी कीमतों को ऊपर चढ़ाने का बहाना मिल जाएगा और इससे लोगों की परेशानी आगे और भी बढ़ेगी । मैं चाहती थी कि ऐसे मौके पर रेलवे मंत्री और अधिक पैसा लेने के लालच से दूर रहते और इस टैक्स को एवाइड करते तो अच्छा होता ।

बताया गया है कि रेलवे की एफ़ीसॉसी बड़ है, रेलवे रनिंग में पहले से अधिक पब्लिक-एलिटी आयी है, इसके आंकड़े रखे गए हैं और यह भी कहा गया है कि कोयले के क्वॉन्टिमेंट में जो वाटिल नेवस थे उन से हम निकल आए हैं । लेकिन मैं आपका ध्यान खास तौर से एक बात की ओर दिलाना चाहती हूँ । आपको जो थर्ड क्लास के यात्री हैं उनकी हालत के बारे में सोचना चाहिये । हमारे सामने यह तस्वीर आती है थर्ड क्लास के यात्रियों की कि एक स्त्री अपने साथ दो तीन बच्चों को लिये और अपनी गठरी सिर पर रखे गाड़ी में बैठने के लिये इधर उधर फिरती है ।

[श्रीमती जयाबेन शाह]

जो मुसाफिर पहले से बैठे हैं व उसको अन्दर आने में रुकावट डालते हैं। भगवान जाने कि उसका क्या हालत होती होगी। यह ठीक है कि बहुत सो चीजें अच्छी बनी हैं लेकिन . .

श्री रथगी (देहरादून) : जब कोई मर्द जाता है तो स्त्रियां भी उसको अपने कमरे में नहीं जाने देती।

श्रीमती जयाबेन शाह : यह स्त्रियों की ही हालत नहीं है, मर्द भी उसी हालत में घुसते हैं। तो जो ऐसी हालत है थर्ड क्लास के यात्रियों की, इस के बारे में कुछ खास सोचना चाहिये क्योंकि रेलवे का ज्यादातर काम तीसरे दर्जे के यात्रियों से होने वाला थाय से ही चलता है। उनके निये खास सुविधा होनी चाहिये। इसके बारे में जो कुछ किया गया है कम है। बहुत से माननीय सदस्यों ने इसके बारे में कहा है, लेकिन फिर भी मैंने सोचा कि मैं भी इसके बारे में कुछ करूं। मेरा इस बारे में यह कहना है कि जो लौंग जर्नी पैसंजर हैं उनके लिये अलग डब्बे लगाए जाएं, और जो सीकंड क्लास है इसकी जरूरत मेरी समझ में नहीं आती, इसको हटाया जाये और इन डब्बों को थर्ड क्लास में कनवर्ट किया जाय।

स्लीपिंग रिजर्वेशन के बारे में हम कुछ आगे बढ़े हैं, लेकिन जो लम्बे सफर वाले हैं यदि उन सब को यह सुविधा प्रदान कर दी जाय तो मैं समझती हूं कि आजकल जो थर्ड क्लास में इतनी भीड़ होती है और जो फर्स्ट क्लास के लिये भी इतनी लम्बी वेटिंग लिस्ट रहती है वह कम हो जाएगी। मुझे आशा है कि मैंने जो मुझाव दिए हैं उन पर रेलवे मंत्रालय सोचिगा।

हमारा देश तो बहुत लम्बा चौड़ा है और हम को सारे देश का अनुभव नहीं कि हम सारे देश के बारे में कह सकें। मगर मैं जिस प्रांत से आ रही हूं उसके बारे में जानती

हूं और उसके बारे में कुछ बातें आपके सामने रखना चाहती हूं।

कहा जाता है कि कोयले के मूवमेंट के बारे में मुधार हुआ है और उसमें हम काफी आगे बढ़े हैं। मुझे यह कहने में कुछ संकोच होता है, मगर मैं यह बात आप के सामने रखना चाहती हूं कि गुजरात में कुछ महने पहले कोयले के बिना इंडस्ट्रीज बन्द होने जा रही थीं। यह बात सोचने लायक है। कहा जाता है कि कोयले के ढर के ढेर पर हैं हां यह भी कहा गया था कि उत्तर प्रदेश में बैंगन इतने बेकार पड़े हैं कि उनके लिये सामान नहीं है मगर हमारे यहां देखें कि क्या हालत है। डेमॉस्टिक यूज के कोयले की इतनी तंगी है कि दुकानों के सामने लम्बी लम्बी कतारें लगती हैं और इंडस्ट्रीज तो कोयले के मारे सदा चिन्तित रहती हैं। एक तरफ तो कहा जाता है कि बैगन्स बेकार हैं और दूसरी तरफ हम देखते हैं कि बैगन्स की कमी है। और इस कमी के कारण करप्शन हो रहा है अगर यह तंगी न हो तो करप्शन हट जाय। मुझे अपने प्रांत का अनुभव है जो कि मैंने आपके सामने रखा। इसके बारे में कुछ सोचना चाहिये ऐसी मेरी मंत्री महोदय जी से प्रार्थना है।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहती हूं कि गुड्स बैगन्स के मूवमेंट में ज्यादा स्पीड होना चाहिये। कहा जाता है कि बैगन्स की जो मूविंग कैंपेसिटी है उसका तो दो तिहाई हिस्सा ट्रांशिपमेंट में चला जाता है। और बैगन्स यार्ड में पड़ी रहती हैं। मैं चाहती हूं कि इस बारे में कोई अच्छा सोच विचार होना चाहिये ताकि ट्रांशिपमेंट में जल्दी हो और बैगन्स का मूवमेंट ज्यादा हो जिससे देश को फायदा हो।

इसके साथ साथ मैं यह कहना चाहती हूं कि बहुत से बड़े शहरों में और कई तहसीलों में भी नई इंडस्ट्रीज लगी हैं, लेकिन

रलव साइडिंग की सुविधा नहीं बढ़ायी गयी, जिसका परिणाम यह होता है कि स्टेशनों पर माल बहुत जमा हो जाता है और यार्ड में वंगन को बहुत समय लग जाता है और उनका रुका रहना पड़ता है। इस लिये मूवमेंट जल्दी होने के लिये ज्यादा यार्ड बनाने की जरूरत है जिससे लाभ हो।

हम देखते हैं कि आजकल काफी गुड्स ट्रेफिक रोड ट्रांसपोर्ट की तरफ डाइवर्ट हो रहा है। इसकी क्या वजह है? इसकी वजह यह है कि इसमें चोरी कम होती है और माल को नुकसान कम पहुंचता है। यह चीज देखने लायक है कि रेलवे से गुड्स ट्रांसपोर्ट होता है उसमें इतनी जो कमियां पहले से चली आ रही हैं उनके बारे में हम ज्यादा कुछ नहीं कर पाये हैं, एसी हमारी शिकायत है। उसके बारे में भी कुछ और सोचना पड़ेगा और कुछ एस्ट्रु मेजर भी लेने पड़ेंगे।

अब मैं गुजरात में जो डेवलपमेंट हुआ है उसके बारे में कुछ बातें रखना चाहती हूँ। स्वराज्य के बाद इतने सालों में गुजरात में क्या हुआ है? और किसी प्रान्त का तो मुझे अनुभव नहीं है मगर अपने प्रांत के बारे में कह सकती हूँ कि वहां सिर्फ एक लाइन उदयपुर से हिम्मत नगर के लिये नई लग रही है और उसका काम शुरू हुआ है। उसको छोड़ कर आज तक कोई नई लाइन वहां नहीं बनी है। झुंड कांदला रेलवे के लिये तीसरी योजना में व्यवस्था की गयी है, लेकिन तीसरी योजना में इतना आगे बढ़ने के बाद भी आज तक उस लाइन के बारे में सोच विचार ही हो रहा है। मैं यह बात इस लिये कह रही हूँ कि अगर आपको गुजरात के कादना पोर्ट को आगे बढ़ाना है तो वहां ब्राडगेज लाइन जल्दी से जल्दी बनानी चाहिये। इधर उधर की बात सोचने में हम को नहीं पड़े रहना चाहिये।

अगर हम तय कर लें कि आज ही यह चीज हो तो उससे अधिक कोई अच्छी बात

नहीं है। भूतकाल में हम ने देखा है कि चर्च में ही सारा समय चला जाता है और काम नहीं होता है। फर्स्ट सैंकंड और थर्ड प्लान तक हम चले गए लेकिन कुछ नहीं बना। इसलिये रेलवे मंत्री महोदय से मेरी प्रार्थना है कि इस बारे में जल्दी से जल्दी विचार कर के काम शुरू करें।

अगर हम देखें तो गुजरात में २०६३ मील मीटरगेज की लाइन है और ७१८ मील नैरोंगेज है। कई सदस्यों ने कहा भी है कि नैरोंगेज लाइन अनएकॉनामिक है और उस से कोई फायदा नहीं है। मगर हमारे यहां तो ज्यादा परमेंटेज मीटरगेज रेलवे लाइन का है।

मैं उस कांस्ट्रिक्ट्यूमेंसी से आनी हूँ जिगको कि सौराष्ट्र कहा जाता है और मैं वहां की कुछ हालत-अदम में रखना चाहती हूँ। सौराष्ट्र में छोटे छोटे स्टेशंस होने की वजह से इतना लाइन वहां लगी हुई थीं कि कहा जाता है कि दुनिया में सब से ज्यादा लाइंस सौराष्ट्र के हिस्से में थीं लेकिन मैं कहना चाहती हूँ कि वह बात तो भूतकाल की बात बन गई है। पिछले १२-१५ साल में सौराष्ट्र में क्या बना है उसको हम देखें। हमारे लोग पूछते हैं और वह भी ठीक ही पूछते हैं कि पुराने काल में जो कुछ हुआ सो हुआ लेकिन स्वराज्य आने के बाद हमारी गवर्नमेंट ने क्या किया? वह जो पुरानी मीटरगेज और नैरोंगेज लाइनें चालू हैं, उन में उन्होंने कई मिसिंग लिक्स के लिये कहा है। कई छोटी, मोटी लाइनों के लिये कहा है। उन के बारे में फर्स्ट प्लान में सोचा गया, सैंकंड प्लान में सोचा गया और थर्ड प्लान में सोचा गया मगर वह सोच ही सोच में निकल गए और काम कुछ नहीं हुआ।

जाफराबाद में सीमेंट और सोडा ऐश आदि के उत्पादन के लिये लाइसेंस दिये गये हैं। लेकिन चूँकि वहां ट्रांसपोर्ट की सुविधा नहीं है इसलिये वहां इंडस्ट्रीज लगती नहीं

[श्रीमती जयाबेन शाह]

हैं। वहां पर काफी खनिज पदार्थ उपलब्ध हैं और उनको एकस्प्लाट करना जरूरी है। यह एक नेशनल ईश्यू है और वहां पर ट्रांसपोर्ट की सुविधा बढ़ाने के लिये मंत्री जी देखें। वहां की जनता की यह मांग है कि जाफराबाद-राजला लाइन डालनी चाहिये ताकि इंडस्ट्रीज को जो लाइसेंस दिये हैं उनका वह पूरा पूरा फायदा उठा सकें। मांगरोव केसोद लाइन के बारे में भी सोचना चाहिये।

हमारे सौराष्ट्र में बहुत सी इंडस्ट्रीज लगी, हुई हैं। राजकोट, भावनगर, पोरबन्दर, श्रीवा, मीठापुर, बीरावल और जामनगर में इंडस्ट्रीज चल रही हैं। इसके लिये जरूरी हो जाता है कि वहां सौराष्ट्र में एक ब्रोडगेज लाइन लगानी चाहिये।

मेरी यह भी प्रार्थना है कि सौराष्ट्र की चूंक बड़ा सीकोस्ट है और काफी सामान वहां पर आता जाता है इस लिये सौराष्ट्र में कहीं भी एक ब्रोडगेज लाइन जल्द से जल्द लगाने का प्राविजन अगर रेलवे मंत्री महोदय फोर्वा प्लान में भी करें तो मैं उन की अहसानमंद हूंगी।

मुझे एक बात यह भी कहनी है कि यह काफी रिमोट पड़ता है। इस सब को देखने के लिये ज्यादा डिटल में जाने की जरूरत नहीं है। हमारी वैस्टर्न रेलवे में जो गुजरात व राजस्थान है, उनका हैडक्वार्टर बम्बई में है जिसे कि मैं चाहती हूँ कि बम्बई से हटा दिया जाये। बम्बई से आगे सेंट्रल रेलवे शुरू होती है। अब यह बात तो सोचिए कि बम्बई में वैस्टर्न रेलवे का वहां हैडक्वार्टर रखने से यह पूरे राजस्थान और गुजरात की जो हालत है उनको वहां बम्बई में बैठकर कैसे देखा जा सकेगा? इस लिये मैं यह चाहती हूँ कि वैस्टर्न रेलवे का हैडक्वार्टर बम्बई से हटा कर गुजरात या राजस्थान जहां कहीं उसका प्राविजन हो सके, रख लें।

हमें यह बतलाया गया है कि रेलवे द्वारा अपने टाइम टेबिल की टार्जिमिंग की पाबन्दी होने लगी है लेकिन मेरी यह शिकायत है कि टाइमटेबिल में इतना मार्जिन रखा जाता है कि वह अगर धीरे भी चलें, कहीं पर रुक भी जाये तो भी टाइम पर अपने डैस्टिनेशन पर पहुंच सकती हैं। उदाहरण के लिये मैं आप को बतलाऊं कि यह दिल्ली-अहमदाबाद मेलगाड़ी अगर घंटे दो घंट लेट भी हो जाती है लेकिन फिर भी वह यहां दिल्ली में टाइम से आ जाती है। इस लिये जैसा मैंने कहा रेलवे का टाइमटेबिल कुछ ऐसा बना है और उसमें मार्जिन इतना है कि मालूम पड़ता है कि रेलों में पंकचुएलिड बढ़ी है रेलों की एफिशिएंसी बढ़ी है जब कि वास्तविक बात यह नहीं है।

रेलवे मंत्रालय का करीब २०० करोड़ रुपये का परचेज है। स्माल स्केल इंडस्ट्रीज वालों को यह शिकायत है कि रेलवे करीब ६६ परसेंट बड़ी इंडस्ट्रीज से परचेज करती है और इस मामले में उनकी बिलकुल उपेक्षा की जाती है। इस लिये मेरी प्रार्थना है कि जो स्माल स्केल इंडस्ट्रीज हैं, ग्रामोद्योग हैं उन से भी रेलवे को परचेज करना चाहिये ताकि उनको प्रोत्साहन मिले और वे भी पनप व बढ़ सकें।

वैस बातें तो मुझे अभी बहुत कुछ कहनी थीं लेकिन चूंकि मेरा समय समाप्त हो गया है इस लिये मैं और अधिक न कहूंगी। मैं चाहूंगी कि जो कुछ मैंने मंत्री महोदय के समक्ष निवेदन किया है उन पर वे गम्भीरतापूर्वक और सहानुभूति के साथ विचार करेंगे।

रेलवेज का काफी बड़ा तंत्र है। हम कहते हैं कि इसकी आमदनी बढ़ी बढ़ी है लेकिन मेरा कहना है कि आमदनी इस से भी अधिक बढ़ सकती है और इस मंत्रालय के कामों में और अधिक एफिशिएंसी लाई जा सकती है। एकोनामी एफैक्ट करने की अभी उसमें बहुत गुंजाइश है। इन शब्दों के

साथ में आपका अहसान मानती हूँ कि आपने मुझे अपने विचार प्रकट करने का समय दिया। यह जो नये मंत्री जी आये हैं उन का विशाल अनुभव है और वह अपने इस विशाल अनुभव को लेकर इन सब बातों के बारे में सोचें, ऐसी मेरी प्रार्थना है।

श्री विभूति मिश्र : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सन १९५२ से लोक-सभा का सदस्य हूँ लेकिन रेलवे बजट के ऊपर पहली बार बोल रहा हूँ.....

Shri Ravindra Varma (Thiruvella):
Maiden speech on Railways.

श्री विभूति मिश्र : जो हाँ रेलवे बजट के ऊपर यह मेरी मेडेन स्पीच है उस का कारण यह है कि जिस हिस्से से मैं आता हूँ मेरा वह हिस्सा नेपाल से सटा हुआ है और, जैसे आज हमारे बोर्ड्स की हालत है उसमें उधर ध्यान दिया जाना बहुत आवश्यक हो जाता है चीन नेपाल बॉर्डर की कुल चौड़ाई ६०-७० मील से ज्यादा नहीं है चीन ने नेपाल काठमांडू तक सड़क बना ली है और आप ने पहले सड़क बना ली है इसलिये सुरक्षा की दृष्टि से यह जरूरी है कि आप के रेलवेज की बाल डाल वहाँ पूरी मजबूती के साथ हो

हमारा जिला ऐसा है कि जिस में जाने के लिये जो पहले एक पुल था और जिसका कि नाम नारायनापुर पुल था वह सन् १९२२-२३ में बाढ़ में टूट गया था उसके बाद से गंडक नदी पर कोई पुल नहीं बना है। एक पुल है सोनपुर अगर वह सोनपुर का पुल टूट जाय तो यह सारे नार्थ बिहार का सम्बन्ध पटना से और बाकी देश के दूसरे हिस्सों से कट जायेगा उसका शेष संसार से कोई भी सम्बन्ध नहीं रह जायेगा इस लिए मैं चाहता हूँ कि गंडक पर एक पुल अवश्य बनाया जाय।

इसके अतिरिक्त मैं चाहता हूँ कि चकिया से सित्रवोलिया तक रेलवे लाइन डाली जाय

और डुमरिया घाट में पुल भी बना दिया जाये जिसके कि बारे में अंग्रेजों के जमाने से यह चर्चा चली आ रही थी कि गंडक नदी पर एक पुल बनाया जाय और चकिया से सित्र-वालिया तक रेलवे लाइन डाली जाय अभी बिहार गवर्नमेंट का प्रपोजल है कि डुमरिया-घाट पर एक पुल बनाया जाय लेकिन रेल का पुल न बनाया जाय मैं चाहता हूँ कि अगर रेल कम रोड ब्रिज बना दिया जाता तो दोनों तरह की गुंजाइश हो जाती हूँ।

इसके बाद मझे यह बात कहनी है कि सरकार ने भूमि सुधार के सिलसिले में जमींदारों की जमींदारियां ले लीं लेकिन सरकार के स्वयं के रेलवे मंत्रालय के अधीन ए०एच० व्हीलर को जो सभी स्टेशनों पर पुस्तकें समाचार पत्र आदि बेचने की जमींदारी और ठेका मिला हुआ है वह आज तक बदस्तूर कायम है और रेलवे मंत्रालय ने उस व्हीलर की जमींदारी को समाप्त नहीं किया है। इसके विपरीत ए०एच० व्हीलर को रेलवे स्टेशनों पर किताबें आदि बेचने की जमींदारी बढ़ती ही गई है उचित तो यह होता अगर सरकार इसके बजाय एक स्टेशन पर पुस्तकें और पत्रिकायें आदि बेचने का काम किसी एक गरीब आदमी को दे देती और यदि ऐसा किया जाय तो कम से कम एक गरीब व्यक्ति के परिवार का भरण पोषण तो संभव हो सकता था लेकिन सारे रेलवे स्टेशनों पर किताबें आदि बेचने का ठेका एक ही व्यक्ति अर्थात् ए०एच० व्हीलर को दिये। मेरी समझ में नहीं आता कि हमारी सरकार ने यह कौन सा समाज वादी रास्ता ग्रहण किया है? मेरी समझ में नहीं आता है कि सरकार अर्थात् रेलवे मंत्रालय को ए०एच० व्हीलर से इतनी सहायुक्ति क्यों है? मेरा खयाल है कि एक आदमी की ठेकेदारी कायम नहीं रहने देनी चाहिये और विभिन्न स्टेशनों पर विभिन्न आदमियों को यह पुस्तकें आदि बेचने का काम सौंपना चाहिये ताकि

[श्री विभूति मिश्र]

कितने ही गरीब लोगों के परिवारों की इससे परवरिश हो सके।

बिहार की जनसंख्या ४ करोड़ ६५ लाख है लेकिन बिहार में रेलवे कमिशन का कोई दफ्तर नहीं है या तो छोटी लाइन के लिये इलाहाबाद जाइए या बड़ी लाइन के लिये कलकत्ता जाइए बिहार की आबादी ४ करोड़ ६५ लाख है। मैं समझता हूँ कि उत्तर प्रदेश के बाहर हिन्दुस्तान में बिहार की ही सब से अधिक आबादी है। बिहार में रेलवे कमिशन का एक ऐसा रीजनल हैडक्वार्टर मुजफ्फरपुर में था रेलवे में रीजनल सिस्टम है लेकिन एन०ई०ग्र० में जो रीजनल सिस्टम था, वह तोड़ दिया गया है। नतीजा यह होता है कि लोगों को बड़े कामों के लिये तो गोरखपुर जाना पड़ता है और छोटे कामों के लिये समस्तीपुर जाना पड़ता है। जहाँ तक बीच के कामों का सम्बन्ध है उन के बारे में लोगों को बहुत परेशानी होती है। अपायक्ष महोदय आप स्वयं यह अनुभव कर सकते हैं कि छोटे कामों के लिये समस्तीपुर और बड़े कामों के लिये गोरखपुर जाने के लिये कितनी दूरान्तक करनी पड़ती है। इस लिए मेरा निवेदन है कि रीजनल सिस्टम को कायम रखा जाना चाहिये।

जिस इलाके से मैं आता हूँ, वह बहुत पिछड़ा हुआ है। इस का अन्दाजा आप इस बात से लगा सकते हैं कि गांधीजी जब साउथ अफ्रीका से हिन्दुस्तान में आए, तो वह सब से पहले चम्पारन में गए और वहाँ जाने के बाद उन्होंने वहाँ के लोगों के दुखों को दूर किया। वह क्षेत्र इतना पिछड़ा हुआ है कि वहाँ के लोगों को सर्विसिज में जगह नहीं मिलती है। क्लास धी और फ़ोर के एम्प्लॉईज को बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। उन के लिए यह दिक्कत है कि उन का समस्तीपुर जाना पड़ता है, जोकि रेलवे डिस्ट्रिक्ट का हैडक्वार्टर है। यह

स्वाभाविक बात है कि जो किसी के नजदीक रहता है, भ्रमून उस को उस का खयाल करना पड़ता है। हमारे जिले में कोई हैडक्वार्टर नहीं है। नार्य बिहार में जितना हमारे जिले से बाहर सामान जाता है, उतना कहीं से नहीं जाता है। हमारे यहाँ से लकड़ी, शहद, पत्थर और गल्ला वगैरह बाहर जाता है। हमारा जिला सरप्लस है, लेकिन उस की हालत यह है कि वहाँ के लोगों को सर्विसिज, में क्लास फ़ोर में भी जगह नहीं मिलती है।

हमारे कांस्टीट्यूशन में लिखा है कि हम सब के साथ सोशल जस्टिस करेंगे। अगर हम कहते हैं कि हमारे आदमियों को जगह दी जाये, तो कहा जाता है कि यह रिजनलिज्म की बात की जाती है। ये दोनों बातें मेल नहीं खाती हैं। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि हम लोग भी इंडियन यूनियन में हैं। हम भी देश के अन्य लोगों के साथ आजादी के लिए लड़े और हमने भी सत्याग्रह किया। लेकिन आज हमारी कोई पूछ नहीं होती है। यहाँ तक कि स्टेशनों पर पान, चाय और मिठाई की दुकानें भी हमारे यहाँ के आदमियों को नहीं मिलती है और वे भी बाहर के आदमियों को दी जाती हैं। इस अवस्था में हमारे यहाँ का गरीब आदमी कैसे जिन्दा रहेगा, जबकि उस को ये छोटी छोटी दुकानें और रोजगार भी नहीं दिये जाते हैं ?

उत्तर बिहार वाले पटना जाते हैं, जोकि हमारे प्रदेश का कैपिटल है। इस के लिए चार पांच जहाज आते जाते हैं और एक जहाज में हजार, डेढ़ हजार आदमी आ जा सकते हैं। लेकिन पटना जाने के लिए गंगा पर कोई पुल नहीं है। जहाँ से गंगा निकलती है, वहाँ से बिहार प्रदेश तक पहुँचने तक उत्तर प्रदेश में गंगा पर कितने ही पुल हैं, लेकिन बिहार में एक मुकामा ब्रिज बनाया गया है। मुकामा ब्रिज से कलकत्ता से तो हमारा सम्बन्ध हो गया है, लेकिन

पटना से हमारा सम्बन्ध स्थापित नहीं हो पाया है। अगर हम मकामा हो कर पटना जायें, तो किराया दुगना पड़ता है। जैसाकि मैंने अभी कहा है, पटना हमारा कैपिटल है और वहां तक जाने के लिए गंगा नदी पर पुल बनाना बहुत जरूरी है। उपाध्यक्ष महोदय, अगर आप को कभी उधर जाने का मौका मिले, तो आप देखेंगे कि महेन्द्रघाट, पटना से पहलेजाघाट जाने में गंगा नदी में कभी अभी दो तीन घंटे का समय लग जाता है। कभी कभी ऐसा होता है कि वहां पर जहाज रुक जाता है, जिस के कारण रात भी वहां ही गुजारनी पड़ती है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि हम लोगों के लिए तो स्वराज्य तब होगा, जब हमारी इन कठिनाइयों को दूर किया जायेगा। तब हम समझेंगे कि हम को स्वाधीनता प्राप्त हुई है।

उत्तर बिहार में समस्तीपुर तक बड़ी लाइन है। उस से आगे हम मीटरगेज लाइन पर चलते हैं। आप जानते हैं कि मीटरगेज लाइन पर गाड़ की स्पीड कांई वाग्हू, तेरह मील प्रति घंटा है। अगर आप उस के टिकटों को देखें, चाहे वह फ्रस्ट क्लास हो, सैकंड क्लास हो या थर्ड क्लास, तो आप को मालूम होगा कि ब्राडगेज लाइन के मुकाबले में उन की हालत क्या है। उन दोनों का किराया एक ही है।

हमारे यहां न कोई आफिसर जाता है और न कोई मिनिस्टर या डिप्टी मिनिस्टर। जब शास्त्री जी रेलवे मिनिस्टर थे, तो वह बेचारे हमारे यहां दो बार गए थे। एक बार जब रक्सोल में एक्सडेंट हुआ था, वह हमारे यहां गए थे। शास्त्री जी के बाद श्री जगजीवन राम आए। वह तो हमारे इलाके के हैं, वहां काम करते हैं, इसलिए वह तो कई बार वहां जायेंगे ही। लेकिन उन के बाद कोई मिनिस्टर या डिप्टी मिनिस्टर हमारे यहां नहीं गया। ऐसा मालूम होता है कि केवल कलकत्ता, बम्बई,

मद्रास और कानपुर आदि ही इंडियन यूनियन में हैं और हम लोग इंडियन यूनियन में नहीं हैं। मैं कहना चाहता हूं कि रेलवेज के मंत्रीगण को तो हवाई जहाज में यात्रा नहीं करनी चाहिए, बल्कि उन को रेलों पर यात्रा करनी चाहिए, ताकि उन को रेल-यात्रियों की तकलीफों का पता लगे।

श्री रामेश्वरानन्द (करनाल) : उन को थर्ड क्लास में यात्रा करनी चाहिए।

श्री विभूति मिश्र : उपाध्यक्ष महोदय, स्वामी जी मेरा समय ले रहे हैं।

श्री रामेश्वरानन्द : मैं तो माननीय सदस्य की बात ही कह रहा हूं। उन को हवाई जहाज की अपेक्षा थर्ड क्लास में यात्रा करनी चाहिए।

श्री विभूति मिश्र : हम गांधीवादी हैं। गांधीजी के द्वारा स्वराज्य लिये जाने के कारण यह राज्य हम को मिला है। इस अवस्था में ये लोग सैलून में क्यों चलते हैं? इन को थर्ड क्लास में चलना चाहिए। जब यहां पर दिल्ली में झगड़े हो रहे थे, तो गांधीजी ने पटना से दिल्ली आना चाहा उन को एक पूरा रेल का डिब्बा दे दिया गया। गांधीजी ने जब स्टेशन पर लोगों को जगह के लिए खड़े देखा तो उन्होंने अपने बैठने भर के लिए जगह ले ली और बाकी जगह लोगों को दे दी और इस प्रकार वह पटना से दिल्ली आए। इसलिए हमारे मंत्रियों को भी सैलून में यात्रा न कर के थर्ड क्लास में यात्रा करनी चाहिए और देखना चाहिए कि लोगों को क्या कठिनाइयां हैं।

हमारे यहां कहा जाता है, "जाकी रोटी सो बन बन फिरे, फकीरवा ठोक ठोक छाए"। जो सारा पैसा और खर्च देने वाला है, जिस की सरकार है, वह तो थर्ड क्लास में मारा मारा फिरता है, जबकि हमारे आफिसर और बड़े बड़े लोग फ्रस्ट क्लास और एयर-कन्डीशन्ड में यात्रा करते हैं।

एक माननीय सदस्य : पार्लियामेंट के मेम्बर भी तो फ्रंट क्लास में यात्रा करते हैं ।

श्री विभूति मिश्र : हमारा पास काट दिया जाये । हम तो जिन्दगी भर थडे क्लास में यात्रा करते रहे हैं ।

समस्तीपुर तब तक बड़ी लाइन बनी हुई है । उस को हम लोगों की तरफ ले जाया जाये—उस को मुजफ्फरपुर और बम्पारन तक ले जाया जाये और घुमा कर लखनऊ तक लाया जाये, क्योंकि हमारे बहाँ गंडक प्राजैक्ट और कोसी प्राजैक्ट बन रही हैं । हमारे यहाँ सामान लाने ले जाने के लिए साधन नहीं हैं और इस कारण जूट, चीनी, पत्थर, लकड़ी और गल्ला वगैरह भेजने में बड़ी कठिनाई होती है । इसलिए मैं चाहता हूँ कि ग्राडगेज को आगे बढ़ाया जाये ।

हम पार्लियामेंट के मेम्बरों का हिन्दुस्तान में यह अधिकार है कि हम जिस को चाहे प्राइम मिनिस्टर बनायें, जिस को चाहे मिनिस्टर बनायें, जिस को चाहें राष्ट्रपति बनायें । लेकिन जहाँ तक रेलवेज की टाइम टेबल कमेटी का सम्बन्ध है, उस में एक दो एम० पी० रखे जाते हैं और बाकी बाहर के आदमियों को रखा जाता है और उन के बारे में यह कहा जाता है कि बाहर के आदमी और इन्स्टेस को देखेंगे । तो फिर एम० पी० के अलावा बाहर के आदमियों को मिनिस्टर क्यों नहीं बना दिया जाता, ताकि वे बाहर के इन्स्टेस को देख सकें ?

एक माननीय सदस्य : बाहर के आदमी मिनिस्टर बन सकते हैं ।

श्री विभूति मिश्र : बाहर के आदमी केवल छ. महीने के लिए मिनिस्टर बन सकते हैं । सातवें महीने उन को मेम्बर बनना पड़ेगा ।

अगर टाइम टेबल कमेटी को कोई बात लिख कर भेजी जाती है, तो एक-आध महीने के बाद यह जवाब आ जाता है कि कुछ के साथ कहना पड़ता है कि हम आप के साथ सहमत नहीं हैं और उस में अमुक कठिनाई है ।

पहले अन्पर इंडिया यहाँ पर १ बजे यहाँ आता था । हमारे श्री टी० एन० सिंह, जोकि अब प्लानिंग कमीशन के मेम्बर हैं, यह कोशिश करते करते मर गए . .

श्री मुरारका (हुंझुनू) : अभी वह मरे नहीं हैं ।

श्री विभूति मिश्र : मेरा मतलब है कि वह इस हाउस से चले गये ।

एक माननीय सदस्य : उन का प्रमोशन हो गया है ।

श्री विभूति मिश्र : वह बोशिश करने रहे कि अ पर इंडिया फोरनून में दिल्ली पहुंचे, लेकिन उस समय रेलवे प्रशासन कहता था कि इस में कठिनाई है ; वह चले गए तो यह फोरनून और आफ्टरनून का झगड़ा खत्म हो गया वह कठिनाई दूर हो गई और अन्पर इंडिया ११ बजे दिल्ली पहुंचने लगा ।

टाइम टेबल बनाते वक्त हमारी बात नहीं सुनी जाती है । जब हमारी कोई सुनवाई नहीं होती है और ये लोग पूरे जिम्मेदार हैं कि जो कुछ चाहे करें, तो फिर रेलवेज में क्या सुधार होगा ? क्या ये डेमोक्रेसी हैं ? हम पांच सौ लोग हिन्दुस्तान की साविरेन बाडी के मेम्बर हैं । हमारी बातों की सुनवाई होनी चाहिए ।

जो नये रेलवे मंत्री आए हैं, वे तगड़े आदमी हैं और सपरिवार काम करने वाले हैं ।

एक माननीय सदस्य : सपरिवार ?

श्री विभूति मिश्र : हां, उन की घमं-पत्नी बहुत अच्छी कार्यकर्त्री हैं। मंत्री महोदय से हम को बहुत आशा है कि वह हमारी बातें सुन कर रेलवेज में सुधार करेंगे।

जिस शहर में मैं रहता हूं, वहां एक तरफ शहर है और दूसरी तरफ कालेज बगरह है। रेलवे लाइन की वजह से विद्यार्थियों को आने जाने में बहुत तकलीफ होती है। जब वहां पर ओवर-ब्रिज बनाने की बात आती है, तो कहा जाता है कि स्टेट गवर्नमेंट पैसा नहीं देती है। मैं कहना चाहता हूं कि हम लोग तो आप की तबज्जह दिलायेंगे, हमारा स्टेट गवर्नमेंट से क्या ताल्लुक है। जब हम स्टेट की, अपनी स्टेट की बात करते हैं तो हमें कहा जाता है कि इस को हम यहां उठायें, अपनी स्टेट गवर्नमेंट के साथ इस को उठायें। मैं चाहता हूं कि रेलवे मिनिसट्री को जहां जहां पर भी ओवर-ब्रिजज की जरूरत है, वहां वहां पर इन को प्रोवाइड करे ताकि लोगों को सहूलियत हो।

कुंजरू कमेटी की रिपोर्ट निकली है। उसमें कहा गया है कि छोटी लाइनों पर ज्यादा एक्सीडेंट हुए हैं। बड़ी लाइनों पर चलने वाली गाड़ियों की रफ्तार तेज होती है और वहां पर अगर एक्सीडेंट होने हैं तो ज्यादा हों लेकिन बताया गया है कि छोटी लाइनों में ज्यादा होते हैं। इस का कारण क्या है, इस को आप देखें। इस का एक कारण यह हो सकता है कि छोटी लाइनों के जो कारकून हैं, या वे ज्यादा होशियार नहीं, ज्यादा अनुभवी नहीं या फिर वे गलतियां ज्यादा करते हैं जिन की वजह से एक्सीडेंट ज्यादा होते हैं। छोटी लाइन की गाड़ियां पंद्रह सोलह या बीस मील की रफ्तार से ही चलती हैं, इससे अधिक नहीं। फिर क्यों इस लाइन पर ज्यादा एक्सीडेंट होते हैं, इसके कारण को आप देखें और उस कारण को दूर करने की कोशिश करें।

ब्रांच लाइनों में से कुछ लाइनें ऐसी हैं जहां टिकट नहीं फटती है और लोग बिना टिकट ही गाड़ी में बठ जाते हैं और चले जाते हैं। थोड़ी बहुत मीजिस्ट्रेट की चैकिंग तो होती है लेकिन उसमें विशेष लाभ नहीं आता है। इसके बारे में सरकार को ज्यादा ध्यान देना चाहिये ताकि उसकी आमदनी बढ़ सके। बिना आमदनी बढ़ाये रेलों का चलाना मशकल है।

हमारे जितने रेलवे के दफ्तर हैं वे सब या तो कलकत्ता में हैं या गोरखपुर में। अगर किसी को रेलवे के किसी दफ्तर में जाना होता है तो या तो उस को कलकत्ता जाना पड़ता है या गोरखपुर जाना पड़ता है। बिहार की उत्तर प्रदेश के बाद सब से अधिक आबादी है। ४ करोड़ ३५ लाख वहां की पापुलेशन है। न तो हमारे यहां रेलवे सर्विस कमिशन का दफ्तर है, न रेलवे का हेडक्वार्टर है और न ही रेल की कोई सहूलियत हमें मिली हुई है। हमारी हालत को आप देखें। इसका नतीजा क्या निकलेगा यह भी आप देखें। अभी तो वहां पर कांग्रेस की धाक है। लेकिन अगर यही हालत रही तो . . .

श्री रामेश्वरानन्द : आबादी तो आपने इतनी बढ़ाई है इसकी आपको सजा मिलनी चाहिये। आपने सरकार पर बोझ डाला है। आप पर ज़ुर्माना होना चाहिये।

श्री विभूति मिश्र : स्वामी जी आपने तो महाभारत पढ़ी है। उसमें क्या लिखा है, इसको आप देखें। स्वामियों का क्या काम है, इसको आप देखें। आपका क्या कर्तव्य है, इस को आप देखें। आप क्यों हमें तकलीफ देने हाउस में आये हैं। यह तो बाल बच्चों वालों का काम है आपका काम तो धार्मिक कार्यों में अपने आप को लगाना है।

अन्त में मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि लोगों की जो तकलीफें हैं उनको रेल मंत्रालय को दूर करने की कोशिश करनी चाहिये।

Dr. L. M. Singhvi (Jodhpur): I should like, first of all, to accord a hearty welcome to Shri Dasappa who has recently taken charge of this vast labyrinthine machinery which is the life-line of our country's transport. I should like to pay my compliment for the sweet reasonableness and the thorough constructiveness of the Minister who has taken charge and to wish him well during his term as the Railway Minister of this country.

I feel that so far as passenger fares are concerned, the Railway Minister has certainly come forward with what I may be permitted to describe as a tranquillising budget. But it is somewhat disturbing that he has taken the matter of increasing freight rates somewhat casually. I say this particularly because the pattern of public finance and the pattern of budgeting in the railways in recent years have been of an orthodox type. The railway budget has shown a steady and consistent surplus during these years. The figures indicate that the revised estimates for 1962-63, for example, put the gross traffic receipts at Rs. 549.62 crores, but actually these receipts were of the order of Rs. 566.79 crores, which was an increase of Rs. 17.17 crores over the revised estimates. In 1963-64, the budget estimates placed the gross traffic receipts at Rs. 599.69 crores, but the revised estimates for that year, however, show that the gross traffic receipts would be of the order of Rs. 622.22 crores, which means an increase of about Rs. 22.53 crores. The actuals may even be higher. So, the justification for increasing the freight rates is not very evident. It appears to me that it is bound to add to the pressure of inflation in the country, because it would add to the cost of production all round. I do not think that freight rates should be increased in such a casual manner. If the hon. Minister felt that such an increase was warranted, then, a committee should have been appointed like the one which was appointed in 1957 to go into the question in a

scientific and methodical manner in order to suggest how the freight rates should be increased.

I should like to say that the incidence of accidents which baffled the distinguished predecessor of the present incumbent of this office has to be watched very carefully. We have now the report on railway accidents, from the Kunzru Committee, and I cannot fail to pay a tribute to the work of this committee, which is thorough and which is highly useful. I should like, however, to raise certain issues in respect of certain recommendations and observations made by the Kunzru Committee, and hope to elicit from the hon. Minister a satisfactory reply in respect thereof. It has been observed by the committee that:

"The incidence of important accidents during the last six years has shown a decrease on the broad gauge and an increase on the metre gauge, where it has been throughout higher than on the former. Further, the disparity between the two has been widening and deserves the special notice of the Railway Authorities."

I would like the hon. Railway Minister to tell us what has been done in pursuance of this finding of the Kunzru Committee, and whether any special measures have been taken by the Railway Administration to see that this widening disparity and the large incidence of accidents on the metre gauge is reduced.

I would go on further to another observation made by the Kunzru Committee. This is in respect of the ubiquitous human factor, which according to the committee, is largely responsible for most of the accidents. In paragraphs 90-92, the committee has observed:

"We find that there have been persistent shortages in several categories of staff on many of the Railways, mainly on account of inadequate and defective planning

to meet the requirements. We suggest the setting up of a Manpower Committee on each Railway Administration in pursuance of this recommendation, whether such manpower committees do exist, whether such supernumerary posts have been created and whether unforeseen shortages of staff are properly and adequately taken care of.

I should like to know specifically what has been done by the Railway Administration in pursuance of this recommendation, whether such manpower committees do exist, whether such supernumerary posts have been created and whether unforeseen shortages of staff are properly and adequately taken care of.

I shall now go on to another observation made by this committee, without referring to the various detailed technical findings of the committee, and that is in respect of research, which I think should have top priority and which is of the greatest importance. The committee have stated:

"We note the extreme inadequacy of the Railway Research and Testing Centre in regard to its equipment and personnel and also the limited range of its work and achievement against the vast background of the requirements of a large organisation like the Railways."

Every year, we have been pointing out the inadequacy of research in the Railway Administration. It is a vast undertaking, and it should be realised that in the modern world of technology nothing can be done with efficiency and in a fool-proof manner so far as accidents and amenities are concerned, unless research is promoted on a very adequate scale. A country like ours, which is in the developing stage may have some difficulty in finding the necessary personnel, but the Railway Administration should go all out to find the necessary resources and the necessary personnel.

13 hours.

I should like also to ask the Minister whether he would lay a

detailed statement on the Table showing which of the recommendations of the Kunzru Committee have been accepted and implemented and which of them yet remain to be implemented and for what particular reasons. I read, as most of the Members did, during the last week in the press that the accident on the Frontier Mail on, I believe, the night of 6th January 1964 was found after investigations to have been a result of a deliberate act of sabotage by persons who remain unidentified. In the emergency, we have particular need for strengthening our security organisations in all walks of life. In all departmental and industrial undertakings, we must ensure that the undertakings are security conscious. We witnessed only some time ago the spectacle of a vast impairment of the machinery, vast damage to the machinery, in the Heavy Engineering Corporation at Ranchi by a fire which could not be traced and which could not be put down in time. We hope that the railway administration will show an increasing awareness of security requirements in all walks of its operations.

I should like, before I finally part with the subject of freight, to find out whether the Mudaliar Committee's recommendations have been implemented in toto, and in particular whether a rebate of 25 per cent is being given or is proposed to be given for all export commodities.

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): 65 engineering commodities have recently been given concession.

Dr. L. M. Singhvi: I hope a clearer statement would emerge when the Minister rises to reply. I know certain concessions are given, but a specific rebate of 25 per cent was suggested by the Committee for certain commodities. Has the railway administration accepted and implemented in full that recommendation as indeed the other recommendations of the Committee?

The Minister has rightly expressed satisfaction about the performance of

[Dr. L. M. Singhvi]

the railways last year. But I should like to add a caveat that there is no ground for complacency or any smugness. We cannot permit ourselves to be deluded by a false sense of complacency just because we have at the present juncture seemingly adequate carrying capacity. I should like to refer to an instance given by Dr. Antia showing that even in terms of carrying capacity the railways are not in as adequate as it is claimed. Dr. Antia points out in a speech which he delivered, and a report of which is published in IRTDA Newsletter—organ of the Indian Roads and Transport Development Association:

“It is about the reports appearing in the Press to the effect that railways have spare capacity at present. Let us not be lulled into believing from them either that our transport position is happy today or that it promises to improve in future, or that we can be spared a repetition, nay accentuation of the sufferings caused by lack of transport in the past three years. In the first place, transport shortage is still with us. In Bombay last week, I was looking into some reports about the position on the Western Railway whose latest wagon loading figures relate to October 1963. The figures show that on 31st October, there were indents still waiting for wagons although their demands were placed as early as by the 4th September. We are told that the wagons could not be supplied because the indents relate to the metre gauge section ‘quota destinations’, ‘restricted destinations’ or ‘special types of stock’ or ‘to metre gauge wagons’. But if certain destinations are still subjected to quota or other restrictions and if certain metre-gauge wagons could not be supplied even 56 days after they were asked for, as the figures showed, you cannot claim that the public are not suffering for lack of transport”.

This is a matter which I hope the Minister would attend to.

Shri S. V. Ramaswamy: When was it?

Dr. L. M. Singhvi: I will pass this on to him. This relates to September-October 1963, on the Western Railway

Even assuming that the railways find their position and their carrying capacity relatively easy, there is nothing to infer that it is not a cyclical phenomenon, and we may again be faced with a dire shortage of carrying capacity as soon as the steel plants in the country have begun to produce all that they were expected to produce or when they have made the progress that was contemplated of them. I feel that if this caveat is not kept in mind, we may again be faced with a situation where our transport system may be thrown out of gear and our life-line, both because of the emergency and because of the exigencies of development, may be put in jeopardy. It is also necessary here to observe that after all if the railways have achieved this carrying capacity, it should not astonish anyone because large sums have been earmarked during the past as investments to be ploughed into railway development.

I should like to conclude this subject by saying that the existing cushion should be maintained and, if possible, it should be augmented because the needs of a developing economy are such that a short-term seeming surplus may indeed be a misleading surplus and may not prove of any avail when cumulative pressure of transport demands begins to exercise itself on the carrying capacity in the country.

In this context, it is also necessary to observe that railways should allow other media of transport to develop and should not ask for any special treatment whatever for themselves. I should also like to suggest here and would like the Minister to comment on this—that inland waterways which

have been neglected for a long time should now be placed under the same Ministry as the railways so that this neglected field of transport may receive a fresh fillip in a proper perspective.

I should like to say that passenger amenities continue to be ignored in a large measure. Even though every year, we encounter a statement from the railway administration that a great deal has been done, a great deal still remains to be done. I am sure this is something which the Minister will readily accept because it is a public utility department which has to be constantly on its guard to improve its services. In particular, the suggestion made several times for appointment of a committee to review passenger amenities, particularly in third class, should be accepted. This committee should constantly go into the various grievances of the travelling public in the third class and also attend to the various deficiencies of coaches in third class.

I should like in this connection to call the attention of the House to the report of the Estimates Committee on the Integral Coach Factory. At the outset, I should like to congratulate this factory on the excellent work it has done.

The Minister of Railways (Shri Dasappa): Thank you.

Dr. L. M. Singhvi: I am glad the Minister is here. I am quoting the recommendations of the Estimates Committee, of which he was the distinguished Chairman for many years and which work he carried out with great success and distinction. The Committee was not satisfied with the cuts effected in the coach building programme and felt that there should be a third shift. It said:

"They consider that the shortfall in the production of coaching stock during the above period" (that is the Second Plan Period) "was extremely unfortunate as to this extent overcrowding on the

railways, particularly in third class coaches, was not relieved".

13.10 hrs.

[DR. SAROJINI MAHISHI in the Chair]

The Committee was constrained to note that the total anticipated production during the Third Plan was less than the total Plan requirements for the period. The Committee suggested, therefore, that the Ministry of Railways should endeavour to match production to Plan requirements.

Shri Dasappa: What page?

Dr. L. M. Singhvi: This is the summary of recommendations, at page 65.

The Estimates Committee also said that they were informed that if the existing sitting coaches were replaced by sleeper coaches, it would, to that extent, reduce the number of passengers carried. The Committee further says and I quote verbatim from the Summary of Recommendations at page 68:

" . . . the difference in the ear-marked sitting capacity between an ordinary third class coach and a three tier sleeper coach is only five. The Committee would, therefore, suggest that the railways may endeavour to provide third class sleeper coaches on all long-distance trains which involve night running of eight hours and more."

I would be very glad if the Minister says something on this recommendation made by the Committee, which would actually revolutionise passenger amenities for third class passengers in the country.

The Committee also felt that the programme for increasing the frequency of de luxe services should be augmented and accelerated because these services have proved very popular with the travelling public. I should like to know what is being done in pursuance of this recommendation.

[Dr. L. M. Singhvi]

I would like to refer to another aspect of railway administration, namely catering, which affects us all while we travel. I am not quite sure that departmental catering is in a satisfactory state. I think that a fresh look should be taken at the state of railway departmental catering now, particularly in the context of higher prices permitted to them by the Administration, because, in spite of those higher prices, it appears that neither the quality of food nor the quality of service is up to the mark.

Dr. Ranen Sen (Calcutta East): It is going from bad to worse.

Dr. L. M. Singhvi: My hon. friend Dr. Ranen Sen puts it in stronger language, I prefer to use somewhat milder language. But I think that both of us are agreed that departmental catering is in an unsatisfactory state, and I am sure that the Minister will not summarily dismiss this matter by merely paying platitudinous compliments to departmental catering, because I know that he is one of those who likes to look closely at things and the substance of things.

In this respect, I may also refer to the state of private catering, which also is not very good unfortunately. In fact, it is the deficiencies in private catering that rightly prompted the railway administration to undertake departmental catering here and there. Private catering is a legitimate line of business, and certainly it should be allowed to exist. I understand that recently the Railway Board has issued orders that the existing private caterers should apply afresh at the expiry of specified periods, and that the periods, have been made shorter, and that each time they should be licensed afresh, not taking the earlier license for granted, and not that they may be dislodged only if necessary in the interest of public good. It seems to me that it may

[Shri L. M. Singhvi]

open the flood gates for official corruption. I am sure the Minister has his hands on the pulse of the country and the society in which we live, and I am sure he would realise that arming the officials with the frequent exercise of such power, which is apparently beneficial to a large number of caterers, may also bring in its train opportunities for them to make money by giving licences. I think that opportunity should be curbed and curtailed in as large a measure as possible.

As it is, the private caterers, I am told, face a great deal of hardship. I know of several instances in which they meet with all kinds of harassment and hardship. I think that an effort should be made really to see that they are not subjected to any undue harassment and hardship at the hands of the bureaucratic machinery.

Then, I would like to ask the Minister to tell us about the current thinking of the railway administration in the matter of zonal reorganisation. This is a matter which has been agitating the minds of many in the country for a long time; particularly in the part of the country to which I belong, there has been a great deal of rumour rife among all sections of the people that the creation of a new metre gauge zone is imminent. If that is so, what are the outlines of this proposal? Where would the headquarters be located? I say this particularly because in the part of the country to which I belong there is no sizeable development going on and every additional office in that place means that there would be increased economic activity. We are, therefore, anxious naturally that the headquarters of this new metre gauge zone that is going to be created should be located at Jodhpur. Other places might have equally legitimate claims perhaps, but I hope the Minister will be able to give us the details of the proposals in respect of zonal reorganisation if it is imminent, (and if it is not, at what stage of consideration it is?) and the

current thinking of the railway administration in this matter.

Before I conclude, I should like to refer to the railway services. Certain regions have a complaint that they are not being given a fair deal. I am not in a position to verify or vouch for these complaints, but I think that if the volume of these complaints is a persuasive factor, then this matter requires to be looked into more thoroughly, more closely, than has been done hitherto.

Shri Dasappa: Can he tell us what exactly wrong? There is the Railway Public Service Commission and the Union Public Service Commission.

Dr. L. M. Singhvi: I am told that there is regional preference in certain appointments. As I said, I cannot verify or vouch for them because I have no personal knowledge, but the volume of complaints is so large, particularly in respect of regional preference, that it deserves to be looked into more thoroughly and more closely than has been done hitherto.

I would like also to ask the Minister to look after the staff a little better than has been done so far. They were given a certain increase, but as soon as this increase came, the prices of essential commodities shot up, neutralising the benefit of the benefits conferred by the administration. Perhaps the Minister might think of giving them rations from railway grain shops or similar more tangible and lasting benefits.

The problem of accommodation for the staff is also very acute. I am told people have to wait as long as 12 years or more for getting a small house. By that time I suppose many of them retire or get transferred, but the problem requires to be solved.

Similarly, the problem of enforcing discipline and courtesy on the railway staff without victimising them, evoking the complaint of victimisation, has also to be looked into.

2199 (A1) LSD—5.

A representation, which has been widely circulated by the Guards particularly in the Northern Railway,— I would not like to refer specifically to the details of it—should also be looked into because it appears to be a very legitimate one, and I hope the Minister will have occasion, either now or later, to consider it himself and the legitimacy of the claim.

I thank you very much again, and welcome the Minister and give him the very best of my good wishes, with which I am sure the good wishes of the whole House are associated, because he was always commanded an enviable measure of affection from all quarters of the House.

श्री प्र० सि० सहगल (जंजगीर) :

सभापति महोदया, रेलवे मंत्रालय ने जो बजट पेश किया है और जो कार्य उन्होंने किया है, उसको देखने के बाद और जो एक्सपॉजण उन्होंने अपने हाथ में लिया है, इन सारी चीजों को देखने के बाद कोई इस सदन का सदस्य जिसको रेलवे के कार्य का जरा सा भी ज्ञान है, उन्हें बधाई दिए बगैर नहीं रह सकता।

मैं आम्की मारफत बड़ भ्रंज करना चाहता हूँ कि हमारे यहाँ से रेलवे मंत्रालय द्वारा बहुत से अफसर विदेशों को अध्ययन करने के लिये भेजे जाते हैं जिस वक्त वह अध्ययन कर के आते हैं तो वह अपनी रिपोर्ट बोर्ड के सामने पेश करते हैं। मैं उन से बड़ जानना चाहूँगा कि अभी एक, दो या तीन वर्ष के बीच में जितने भी आफिसर्स को उन्होंने भेजा है, उनकी जो रिपोर्ट्स आई हैं उन पर रेलवे बोर्ड ने या जिस सैकशन की तरफ से वह लोग गये थे उस सैकशन के उच्च पदाधिकारियों ने कौन से स्टैप्स लिये हैं क्योंकि देखने में यह भा रहा है कि जो बहुत से अफसरान जाते हैं और उनकी जो रिपोर्ट्स आती हैं वे शायद ठंडे बस्ते में बंद हो जाती हैं। उन पर जितनी कार्यवाही करनी चाहिए वह नहीं की गई है। मैं एक या दो विभाग, जहाँ से कि लोग गये थे उन के बारे में कह

[श्री प्र० सि० सहगल]

शकता हूँ कि उनकी रिपोर्ट्स पर कोई कार्य-वाही नहीं की गई है।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी भ्रज कल्याण कि मंत्रालय रिसर्च सेक्शन को बढ़ाने की कोशिश करे। दरअसल रिसर्च के जरिए जो सुझाव उन के पास आते हैं उन पर प्रमल करे तो बहुत कुछ यह जो मंत्रालय है यह अपना काम ठीक तरीके से कर सकेगा। प्रब होता क्या है? रिसर्च सेक्शन की तरफ से यदि कोई सुझाव ऐसे आते हैं जिन पर कि डिफेंस और ओपीनियम होती है तो वह काम वहीं के वहीं रह जाते है। इसलिए यह जरूरी है कि यदि रिसर्च सेक्शन की तरफ से कोई चीज आती है तो उस पर हम गौर करें और प्रमल करें। उस पर उन के अफसरों के साथ बैठ कर वार्तालाप करें और इस तरह से उन कामों को आगे बढ़ाने की कोशिश करें।

एक्सिडेंट्स कमेटी की जो रिपोर्ट निकली है उस को देखने से भी यह मालूम होता है कि एक्सिडेंट्स ट्रेन लेकिन इन एक्सिडेंट्स को रोकने के लिए दरअसल हमारी और से कौन कौन से उपाय होने चाहियें और उन उपायों पर हमें प्रमल करने के लिए वहाँ के जो लोकल लोग हैं जो कि रेलवे लाइंस के किनारे पर रहते हैं उनकी किस तरीके से हम मदद ले सकते हैं इस पर भी हमें गौर करना है। इस के साथ ही साथ गौर करने के बाद यदि कोई भी रेलवे लाइन के पास रहने वाला आदमी किसी किस्म से उनकी मदद करता है तो उसे यह देखना चाहिए कि हम कम से कम क्या उसकी तारीफ कर सकते हैं या हम उसके लिए शुक्रगुजारी कर सकते हैं या वहाँ के लोगों की हम क्या मदद कर सकते हैं? यह सारी चीजें उसमें आनी चाहियें।

इस के साथ ही मैं आप का ध्यान इस ओर दिलाऊंगा कि सन् १९६४ में भी विशाखापट्टनम से बालटायर हमें एक डाइरेक्ट ट्रेन दिल्ली को देने की प्रति आव-

श्यकता प्रतीत होती है। इस मंत्रालय को कार्य करते इतने वर्ष हो गये लेकिन जब हमारी ओर से इस बारे में पूछा जाता है तो हमें जवाब मिलता है कि हमारे कनेक्शन विजयवाड़ा की तरफ से हैं। विजयवाड़ा से लोग आते हैं। वहाँ से नागपुर आते हैं और नागपुर से दिल्ली आते हैं लेकिन मैं भ्रज करना चाहता हूँ कि दोनों तरफ के किरायों पर आप गौर करें और जो इस तरफ के रहने वाले लोग हैं विशाखापट्टनम के या बालटायर के उन लोगों को यहाँ आने में कितना वक्त लगता है जबकि वह लोग विजयवाड़ा हो कर आते हैं? इसलिए यह आवश्यक है कि एक डाइरेक्ट गाड़ी विजयवाड़ा से ले कर रायपुर, रायपुर से लेकर बिलासपुर, बिलासपुर से लेकर कटनी और कटनी से लेकर दिल्ली के लिये लायें या पीछे इलाहाबाद से हो कर लायें या और दूसरी तरफ से लायें लेकिन आप को यह डाइरेक्ट लाइन लानी प्रति आवश्यक है। इस डाइरेक्ट ट्रेन के प्रभाव में आज हम लोग पिछले १०-१२ वर्ष से काफ़ी अनुविधा अनुभव कर रहे हैं। बीना स्टेशन पर जो हमें रद्दोबदल करनी पड़ती है और कुलियों द्वारा जो हमें परेशानी उठानी पड़ती है वह सब पर जाहिर है। हमारी इस कठिनाई को दूर करने के लिए आप हमें एक डाइरेक्ट बोगी बिलासपुर या रायपुर से दिल्ली के लिए दीजिये और इस तरीके से आप इंतजाम कीजिये ताकि आप की इस वक्त जो पठानकोट एक्सप्रेस है उसमें वह डिब्बा जोड़ा जा सके। कह जाता है कि हमारे पास कैपेसिटी नहीं है लेकिन मैं आप की माफ़त भ्रज करना चाहता हूँ कि जगह कैसे नहीं है? आज पठानकोट में जो आपकी डाइनिंग कार लगी रहती है वह डाइनिंग कार झांसी में काट दी जाती है और तब आप के पास जगह हो जाती है और वहाँ झांसी से लेकर बीना तक प्रोवाइड कर सकते हैं। यदि आप हम से यह कहें कि आपने इस बारे में संशय

लिया है तो बात दरअसल यह है कि जब पूरे फासले का डाइरेक्ट टिकट ही प्राप्त नहीं देंगे और आधे आधे टिकट ही देंगे तो आप का यह जवाब देना कि हम क्या करें हमारे पास डाइरेक्ट पैसेजर्ज ही नहीं हैं, यह उचित न होगा। इस तरह का इवेडिंग रिप्लाई देना हमारे लिए कोई अच्छी चीज नहीं है।

मेरा आग्रह है कि बिलासपुर से जो इंदौर एक्सप्रेस चल रही है उस एक्सप्रेस रेलगाड़ी के लिए दो टायर्स स्लीपर कोच की व्यवस्था की जाय। आपका यह कहना ठीक है कि हमने उसमें एक स्लीपिंग कोच लगा दी है, बेशक बिलासपुर से एक स्लीपर कोच लगा देते हैं जोकि आपके भूपाल में आकर काट दी जाती है। भूपाल में सुबह हो जाती है ठीक बात है लेकिन जो लोग ऐसे जाना चाहते हैं और जिनको उसकी जरूरत है उनके लिए आप एक स्लीपर कोच क्यों नहीं देना चाहते ?

इसके साथ ही साथ मैं आपसे यह आग्रह करना चाहूंगा कि आप बिलासपुर-इंदौर एक्सप्रेस को बहुत जल्दी छोड़ते हैं, ६-४५ या ६-५० पर छोड़ते हैं। आप उसको दो घंटे बाद छोड़िये जिससे कि लोगों को आने में कम समय लगे। ६-४५ या ६-५० पर चल कर आप करीब ६ वजे भूपाल पहुंचते हैं। उसमें कोई अन्तर नहीं है। मैं चाहूंगा कि इस पर रेलवे मंत्रालय गौर करे।

इसके साथ ही हमारे बिलासपुर से जबलपुर हाईकोर्ट के लिये वकील भाई आते हैं और जो मुकद्दमे वाले व्यक्ति होते हैं जब वह रात की ट्रेन से आते हैं तो कटनी में उनको कोई कनेक्शन नहीं मिलता है। यह चीज कई वर्षों से चली आ रही है। मेरा खयाल है कि मंत्रालय को इस पर अवश्य विचार करना चाहिए कि बिलासपुर की ट्रेन के आने पर जो आपकी बीना ट्रेन आती है रात को, रात को बिलासपुर से छूटती है उसके साथ आपको कनेक्शन जबलपुर के

लिये देना चाहिये ताकि वकील और दूसरे मुकद्दमों से संबंधित व्यक्ति आसानी से और समय पर हाईकोर्ट पहुंच सकें। आज इस की व्यवस्था न होने के कारण वे लेट हो जाते हैं। बसों से जाने के बाद भी ठीक समय पर नहीं पहुंच पाते हैं और दूसरे उनका काफ़ी वक्त भी जाया होता है। इस बारे हमारे वहां की बार रूम असोसियेशन ने एक रेजोल्यूशन पास कर के भेजा है। मैं जानना चाहूंगा कि आपने उस पर क्या गौर किया है? इस बारे में भी ठंडे बस्ते में बन्द कर देने की ही कार्यवाही आप की ओर से हुई है। इसलिए मैं आप से आग्रह करूंगा कि आप मेहरबानी करके इस पर भी गौर करें।

जहां तक रेलवेज में यह डिपार्टमेंटल कैटरिंग का सवाल है हम यह कहने के लिये तैयार हैं कि उस के लिए एजिटेड करने वाले हम लोग थे। हम लोग चाहते थे कि डिपार्टमेंटल कैटरिंग हो। लेकिन हम उसके साथ यह भी चाहते थे और चाहते हैं कि उसकी ठीक तरीके से व्यवस्था हो। हमारे जो वहां पर अफसरान लोग हैं वह उस पर ठीक तरह से नजर रखें। अब यदि डिपार्टमेंटल कैटरिंग की व्यवस्था ठीक रखने में आपकी दिवकतें आती हैं तो मैं आप से यह कहने के लिये तैयार हूँ कि आप का फिर से इस सारे मामले पर गौर करना चाहिए कि यह डिपार्टमेंटल कैटरिंग हम चलायें या न चलायें। इसलिये मैं आप से यह कहूंगा कि जहां यह डिपार्टमेंटल कैटरिंग है वहां तो ठीक है लेकिन जहां पर कंटेक्टर्स हैं जिस तरीके से मान लीजिए मैं एक स्टेशन का आप का उदाहरण देता हूँ, उमरिया में आप का कंटेक्ट किसी एक ठेकेदार के पास है लेकिन कोई और दूसरा ही आदमी वहां पर उस काम को चलता है। जिसके नाम पर आपने वहां का ठेका दिया है वह उस काम का स्वयं नगर के उसने किसी दूसरे व्यक्ति को सबलीज कर दिया है अब मंत्री महोदय स्वयं ही आंदाज लगा सकते हैं कि वह उस काम को किस तरह से चलाता होगा ? मैं तो चाहूंगा कि उपमंत्री

[श्री प्र० सि० सहगल]

महोदय स्वयं वहां तशरीफ ले जा कर देख लें कि मेरा यह कहना कहां तक ठीक है . .

श्री शाहनवाज खां : अगर आप इस को साबित कर देंगे तो मैं आपसे वायदा करता हूँ कि उस आदमी का कट्टक फौरन कैसिल कर दिया जायेगा ।

श्री प्र० सि० सहगल : बजट सेशन खत्म होने के बाद मैं आपके साथ वहां उमरिया स्टेशन पर चलने के लिए और वह सब चीज दिखनाने के लिये तैयार हूँ ।

श्री शाहनवाज खां : भाननीय सदस्य सबूत दें । फौरन कैसिल कर दिया जायेगा ।

श्री प्र० सि० सहगल : जहां तक जॉनल री-आर्गनाइजेशन के प्रोग्राम का सम्बन्ध है, सरकार को एक कमेटी एप्वायंट कर के और सारी बातों को मद्दे-नज़र रखते हुए यह देखना चाहिए कि वर्तमान जॉनल सिस्टम या डिविजनल सिस्टम का किस तरह से री-आर्गनाइज किया जा सकता है । अगर मंत्री महोदय इस को ठीक तरह से देखेंगे, तो उन को मालूम होगा कि कहां कहां ख़ामियां हैं और उनको कैसे दूर किया जा सकता है ।

मैंने रेलवे मंत्रालय के बारे में अपने कुछ खयालात आपके सम्मुख रखे हैं और मैं उम्मीद करता हूँ कि मंत्री महोदय इन पर और करने की कांशिश करेंगे ।

श्री ट्वा० ना० तिबारी (गोपालगंज) : सेयरमैन महोदय, मैं बहुत देर से इंतज़ार में था कि जब रेलवे मिनिस्टर हों, तब बोलूँ । खैर, हमारे उपमंत्री जी भी कम कारगर नहीं हैं । इसलिए मैं चाहता हूँ कि मैं अपनी बात उनके सामने रखूँ ।

सबसे पहली बात तो यह है कि मेम्बरान अपनी स्पीचेज में जो बातें कहते हैं, उन में से बहुत बातों का जवाब नहीं दिया जा सकता है, क्योंकि समय इतना नहीं है कि मंत्री जी

या उपमंत्री जी सब बातों का जवाब यहां पर दे सकें । मैं चाहता हूँ कि उनके यहां कोई ऐसा सिस्टम हो कि मेम्बरों की स्पीचेज की छानबीन कर के, उन में जो तथ्य की बातें हों, उनकी जांच की जाये और फिर मेम्बरों को जवाब दिया जाये कि उनकी अमुक बात सही है या गलत है, अमुक बात हो सकती है या नहीं हो सकती है, इत्यादि । हम साल-ब-साल यहां पर बोलते हैं, अपने विचार और मुजाव मंत्री महोदय के सामने रखते हैं, लेकिन हम को कोई जवाब नहीं मिलता है कि सरकार ने उनके बारे में क्या निर्णय किया है या उनके बारे में उसकी क्या नीति है । यह तो वैसे ही है कि जैसे रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन को अगर कोई कम्प्लेंट भेजी जाये, तो पहले यह चिट्ठी आती है कि वि मंटर इज रिसीविब एटेंशन, लेकिन उसके बाद छः महीने, बरस, दो बरस तक पता नहीं चलता कि उसके बारे में क्या हुआ । अगर चिट्ठियां भी लिखी जायें, तो भी कोई जवाब नहीं आता है । अगर यहां पर भी हमारी स्पीचेज वैसे ही अनरथ-रॉदन के समान हों, तो फिर अपना और हाउस का समय बर्बाद करने और मंत्री महोदय को कटु बातें सुनाने का कोई फायदा नहीं है ।

मैंने पार साल भी इस बात को यहां पर पेश किया था, लेकिन उस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया । मैं फिर इस बात पर ज़ोर देता हूँ कि जिन बातों का जवाब मंत्री महोदय यहां पर नहीं दे सकते हैं, रेलवे बांड के किसी सदस्य के जिम्मे यह काम सौंपा जाये कि वह उन बातों को एग्जामिन करे और उसके अनुसार हम को जवाब दें कि किन किन बातों में सत्यता है, सच्चाई है, किन बातों की एन्वायरी हुई, कौन सी बातें साबित हुईं और कौन सी बातें कार्यान्वित करने योग्य हैं, आदि ।

इसमें कोई शक नहीं कि रेलवे के ऐडमिनिस्ट्रेशन में, रेलवे के परफ़ारमेंस में, इम्प्रूवमेंट हुई है । इस तथ्य से कोई इन्कार

नहीं कर सकता है। लेकिन हमको देखना यह है कि जो इम्प्रूवमेंट हुई हैं, वे उन के लिये की गई एफर्ट्स या उन के लिए खर्च किए गए पैसे के कर्मसुरेट हैं या नहीं। अगर थ्रबर रुपये खर्च कर के केवल कराड़ का काम होता है, तो यह परफॉर्मन्स कांई बहुत अच्छी नहीं कही जा सकती है। हां, कुछ न कुछ प्रगति तो होती ही है। अगर थोड़ा काम किया जाये, तो भी प्रगति तो होगी ही। लेकिन यह देखना होगा कि लोगों को उस प्रगति में कितना फायदा हुआ, लांग उससे कितने लाभान्वित हुए।

अगर हम उन बातों को देखें, जिन में खामियां हैं और जिनमें अभी तक सुधार नहीं हो सका है, तो उन में बड़े मार्क की पहली बात यह है कि दिन-ब-दिन यह एडमिनिस्ट्रेशन टाप-हैवी होता जा रहा है और आफिसरों की नियुक्तियां बहुत ज्यादा बढ़ती जा रही हैं। पहले मॉनपुर स्टेशन पर एक डी० टी० एस० रहता था और एक ए० टी० एस० रहता था और वे रेलवे का सारा काम संभालते थे। आज वहां पर दस आफिसर हैं— उनके रैंक के तीन चार हैं और उनके अफिसिट तीन, चार, पांच हैं। आफिसरों की जो बढ़ोतरी हो रही है, उससे लोगों को क्या फायदा होगा? मैं बहुत डीटेल में बताता, लेकिन चूंकि समय नहीं है, इसलिए मैंने संकेत-मात्र दिया है।

रेलवे मिनिस्टर की स्पीच शायद रेलवे बजट के इतिहास में लांगेस्ट स्पीच थी, लेकिन रेलवे बोर्ड ने रेलवे मंत्री के मुख से जो बातें कहलवाई हैं, वे बातें ऐसी होनी चाहिए, जोकि सैल्फ-एविडेंट हों, जो साफ झलकती हों, जिन से मेम्बरज एनलाइटेन्ड हो सकें और देश के लोग जानकारी हासिल कर सकें। कुछ स्थानों पर—सब पर तो नहीं—बहुत वेग बातें कही गई हैं, जिन से न हम एनलाइटेन्ड होते हैं, न हाउस एनलाइटेन्ड होता है और न लोग एनलाइटेन्ड होते हैं।

उदाहरणस्वरूप रेलवे मिनिस्टर की बजट स्पीच के पेज २२ पर लिखा है :

“The Houe may recall that an inspection organisation was set up under railway control in 1962, to ensure that coal loaded by the collieries conform to the specified grade for which payment is to be made by the Railways. This organisation has been built up progressively as qualified personnel have become available.”

इससे कोई मतलब नहीं निकलता। उसमें क्या इम्प्रूवमेंट हुई, हम यह जानना चाहते हैं। रेलवे प्रशासन ने एक आर्गनाइजेशन बना दिया, तो आर्गनाइजेशन चाहे वह पचासों बनाता रहे। अगर उस में काम में कोई फायदा नहीं हुआ, कोई सुधार नहीं हुआ, तो उस आर्गनाइजेशन का क्या लाभ? मिनिस्टर साहब को बताना यह चाहिए था कि इस आर्गनाइजेशन की वजह से क्या सुधार हुआ। उन में जो यह वेग बात कहलवाई गई है, इस से कोई फायदा हुआ ?

वैसे ही पेज २३ पर कहा गया है :

“There is also a corresponding organisation, assisted by an independent Investigating Agency, under the direct control of the Railway Board.”

यह नहीं बताया गया है कि इस एजेन्सी का क्या फ़ंक्शन है, इस ने क्या किया है, ताकि हम लोग समझ सकें कि सरकार की ओर से जो एजेन्सी या आर्गनाइजेशन बनाई गई है, उससे एडमिनिस्ट्रेशन में क्या सुधार हुआ, क्या इम्प्रूवमेंट हुई और उस से लोगों को क्या फायदा हुआ और जिस उद्देश्य के लिए वह बनाई गई है, क्या उस से वह उद्देश्य पूरा हुआ है।

ऐसे बहुत से उदाहरण हैं, लेकिन उन को पढ़ने में सारा टाइम चला जायेगा।

जहां तक रेलवेज की परफॉर्मन्स का प्रश्न है, सब से पहले ऐक्सिडेंट्स पर हमारी दृष्टि जाती है। इस संबंध में रिपोर्ट के पेज १ पर बड़ा लैग्दी स्टेटमेंट दिया गया है जैसे गिल्टी कान्सेंस को छिपाने के लिए बहुत से आर्ग्यूमेंट्स

[श्री डा० ना० तिवारी]

हम दे देते हैं लेकिन फ्रैक्ट्स बहुत सैल्फ-एविडेंट होते हैं। अगर दो तीन बातों में हम ने इम्प्रूवमेंट कर दी है या कोई प्रगति की है, तो बाकी बातों के बारे में कोई काम्प्लेसेंसी नहीं होनी चाहिए और यह नहीं सोचना चाहिए कि चूंकि ये दो तीन बातें हम ने ठीक कर दी हैं, इसलिए सारा काम ठीक हो गया है। इस से परफॉर्मन्स ठीक नहीं मालूम होता है। मैं ने पहले ही दाद दी है कि कुछ परफॉर्मन्स ठीक हुआ है, लेकिन बाकी बातों के बारे में रेलवे प्रशासन की काम्प्लेसेंसी दिखाई देती है।

ट्रेन्ज रनिंग इन्टू रोड ट्रेनिक एट लंबस कार्गिज की संख्या १९६०-६१ में १८१ थी, १९६१-६२ में वह संख्या १६० रह गई, लेकिन १९६२-६३ में वह बढ़ कर १६८ हो गई। इसी तरह फेल्योर आफ इंजिन्ज की संख्या १९६०-६१ में ३,०६८ थी और १९६२-६३ में वह ३,३०८ हो गई। अब आप फेल्योर आफ कार्गिज एंड ड्राफ्ट गीयर को देखें। इसकी वजह से जहां १९६०-६१ में १३१० ऐक्सीडेंट हुए वहां १९६२-६३ में १५४४ हुए। जैसे जैसे इसको आप पढ़ेंगे वैसे वैसे आपका मालूम पड़ेगा कि कुछ आइटम्ज में फेल्योरज ज्यादा हुई हैं। क्या इसका कारण है और क्यों मुधार नहीं हो रहा है, इसको आप देखें। इतने आप कार्गिज बनाते हैं तो फिर जो स्थिति है, उस में मुधार क्यों नहीं हुआ। रेलों में जो लोग सफर करते हैं, ऐक्सीडेंट होने की सूरत में उनके मृत्यु लोक में जाने की बात होती है। इस वास्ते ट्रेवल सेफ हो, इसकी तरफ आपको विशेष ध्यान देना चाहिये।

अब मैं करप्शन की बात को लेता हूं। आपने एक विजिलेंस डिविजन मिनिस्ट्री में कायम किया है। विजिलेंस डायरेक्टोरेट भी आपके यहाँ है। लेकिन ये दोनों ही सबसर्वियेंट टू दी रेलवे बोर्ड हैं। वे इंडिपेंडेंट ऑर्गेनाइजेशंज नहीं हैं अंडर दी मिनिस्टर। इस चीज को आप जानते ही हैं कि आजकल

चाजिज बहुत ऊंचे और बहुत नीचे अफसरों के खिलाफ लगाये जा रहे हैं। ऐसी सूरत में क्या आप समझते हैं कि जब तक यह ऑर्गेनाइजेशन सबसर्वियेंट रहेगी तब तक यह डायरेक्टोरेट कुछ काम कर सकेगा? विजिलेंस डिविजन के कम्पोजीशन को आप देखें। मामूली अफसर ग्रेड तीन के उस में बहाल होते हैं। इस तरह के लोग इन्क्वायरी करने के लिए जाते हैं। उनमें बहुत से लोगों में मेरी मुलाकात हुई है और उन्होंने मेरे सामने रोना रोया है कि हम लोग स्मालर फ्राइज के अलावा बड़े लोगों को नहीं पकड़ सकते हैं और इसका कारण उन्होंने यह बताया है कि दो तीन बरस के बाद उनको उन्हीं डिपार्टमेंट्स में जाना पड़ता है और तब उनकी गर्दन मरोड़ी जा सकती है। ऐसी सूरत में कैसे वे रिपोर्ट करेंगे। ऐसी हालत में वे कभी तो पोर्टर की रिपोर्ट कर देते हैं या टिकट कलेक्टर की कर देते हैं। ऊपर वालों की रिपोर्ट करने से वे डरते हैं। यह जो डिविजन है यह ऐसा होना चाहिये कि जो उस में काम करने वाले हैं, वे महफूज रह सकें, उनका कुछ बिगाड़ न जा सके, पयूचर में उनको विविटमाइज न किया जा सके। जब तक आप इस चीज को एनओअर नहीं करेंगे वे बड़े बड़े लोगों की रिपोर्ट नहीं करेंगे। इस डिविजन को आप ऐसा बनायें कि वह कारगर ंग से अपना काम कर सके। आप जानते ही हैं कि करप्शन केवल छोटे लोगों तक ही महदूद नहीं है, बहुत ऊपर तक भी व्याप्त है। क्या मजाल कि वे ऊपर वालों की रिपोर्ट कर सकें। उसके लिए आपकी कौन सी एजेंसी है, इसको आप हमें बतायें? आपने देखा है कि गवर्नमेंट आफ इंडिया में सैक्रेटरीज तक पर केस चले हैं, डायरेक्टर्ज पर भी चले हैं। आप क्या यह समझते हैं कि जो थर्ड डिविजन का क्लर्क है या जो आफिस सुपरिन्टेंडेंट है और जिसको विजिलेंस डिविजन में रखा जाता है, वह बड़ों की रिपोर्ट कर सकता है कभी भी? आपको इसका कम्पोजीशन ऐसा करना होगा

जिससे काम करने वाले महफूज रह सकें।

जिस तरह से कम्प्लेंट्स को एटेंड किया जाता है, उसके बारे में मैं थोड़ा कहना चाहता हूँ। मेम्बरजें पार्लियामेंट तक ने कंसल्टेटिव कमिटी में और हाउस में भी इनको पेश किया है लेकिन बरसों बीत जाते हैं, उन को भी कोई जवाब नहीं मिलता है। क्या होता है उन कम्प्लेंट्स का समझ में नहीं आता। इस में इम्प्रूवमेंट कैसे हो, इसको आप देखें।

आफ्ट-रिपीटिड चीज कंटेरिंग के बारे में मैं अधिक कहना नहीं चाहता हूँ। मैं तो इतना सा ही कहना चाहता हूँ कि आपकी जो डीलिंग है, सर्विसिस के साथ, एम्प्लायीज के साथ या कंटेरिज के साथ या वेडज के साथ, वह यूनिफार्म होनी चाहिये। हमने देखा है कि रेलवे बोर्ड के तथा जनरल मैनेजर के सक्च्युलर इशू होते हैं लेकिन उन सक्च्युलरजें को कुछ केसिस में तो लागू कर दिया जाता है और कुछ में नहीं किया जाता है। जब इस तरह की चीजों की तरफ एटेंशन ड्रा की जाती है तो जवाब तक नहीं आता। डिस्क्रिमिनेशन एंड डिस्टिक्शन है, यह नहीं होना चाहिये। अगर आप इसके बारे में सक्च्युलर नम्बर मुझ से मांगें तो मैं आप को वह भी देने के लिए तैयार हूँ और मैं आप को बता सकता हूँ कि किन किन केसिस में उसको लागू किया गया है और किन किन में लागू नहीं किया गया है। जब इस तरह की चीजों को प्लाइंट आउट किया जाता है तो एक लाइन का जवाब आ जाता है *The matter has been considered and everything has been done in that regard.* जहाँ तक वेडज का सवाल है देखा गया है कि जैसे मन में आता है कर दिया जाता है। जो बड़ा स्टेशन है वहाँ पर मन में आया तो एक ही आदमी को दे दिया और अगर छोटा सा स्टेशन है तो चार आदमियों को दे दिया। मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि किसी भी वेडर को आप दो यूनिट से अधिक या कम न दें अगर कम देंगे तो वह चोरी करेगा। दो यूनिट से अधिक भी न दें। जिस को एक

स्टेशन का दे दिया गया हो उसको दूसरे स्टेशन का भी न दें। अगर आप इस तरह से इसको महसूस करेंगे तो यह सभी के इंटिरेस्ट में होगा। अगर चार चार स्टेशन में दे देंगे तो उसकी टेंडेंसी सब-लैट करने की हो जायेगी। एक स्टेशन पर अगर एक यूनिट है तो एक यूनिट दीजिये और अगर दो यूनिट हैं तो दो यूनिट दीजिये और कोशिश कीजिये कि उसको दो यूनिट मिलें जिससे उसको रोजी मिल सके। आज होता यह है कि आफिसर जहाँ पर इंटेरेस्टेड किसी आदमी में नहीं होता तो वहाँ बहुत से लोगों को एक ही स्टेशन पर वेडिग दे दिया जाता है और जहाँ पर इंटिरेस्ट होता है, भले ही हजारों की आदमी होती है, वहाँ पर एक ही आदमी को दे दिया जाता है। ऐसा नहीं होना चाहिये। इन बातों में कोई डिस्टिक्शन नहीं बरती जानी चाहिये।

एक छोटी सी बात और मैं कहना चाहता हूँ। आप ओवर-एज एंजिनज को या कोचिज को देखें। इनका परसेंटेज दिन-ब-दिन बढ़ता जा रहा है। हम काफी तादाद में इनका मैनू-फैक्चर कर रहे हैं और हम लोग सैल्फ-सफीशेंट भी हो गये हैं लेकिन फिर भी हमें इन ओवर-एज एंजिनज या कोचिग स्टॉक से छुकारा नहीं मिल पा रहा है। लोकोमोटिवज का जहाँ तक सम्बन्ध है आप रिपोर्ट को देखें तो आपको पता चलेगा कि जहाँ १९६०-६१ में परसेंटेज २५ ब्राड गेज पर था और १९ मीटर गेज पर था वहाँ १९६२-६३ में वह २७ और २० हो गया। कोचिग स्टॉक भी १९५५-५६ में जहाँ ३२ परसेंटेज था वहाँ वह १९६२-६३ में बढ़ कर ३४ हो गया। यही चीज वैंगिज पर भी लागू होती है। ओवर एज एंजिनज, कोचिज वगैरह रख कर किस तरह से आप लोगों को अच्छी सर्विस दे सकते हैं।

श्री शाहनवाज खां : बुढ़ापे में भी इनको चलाये रखे हुए हैं, यह क्या कुछ कम है ?

श्री डा० ना० तिबारी : बूढ़े बैस से अघर बेत को जोता जाता है तो बेत जुत नहीं सकता है, इसको भी आप क्यों भूल जाते हैं।

बहुत से माननीय सदस्यों ने अपने अपने क्षेत्रों की बातें कही हैं। लेकिन मैंने एक भी रिजनल बात नहीं कही है। लेकिन एक बात मैं कहे बगैर नहीं रह सकता हूँ। जैसा हमारे मित्र विभूति मिश्र जी ने कहा बिहार की आबादी ४ करोड़ ३५ लाख है। वहाँ न कोई रेलवे सर्विस कमिशन का दफ्तर है और न कोई रेलवे का बड़ा दफ्तर है। हमने बिहार में सट्टल गवर्नमेंट के डायरेक्शन के मुताबिक हिन्दी में स्विच ओवर किया या और आज बरसों से वहाँ पर मेट्रो-क्युलेशन एग्जैमिनेशन हिन्दी मीडियम में होता है। रेलवे सर्विस कमिशन के इन्तहानों में जो बिहारी बैठते हैं, उनको एक डिसएडवांटेज रहता है। उनको जब इलाहबाद, कानपुर वगैरह परीक्षाएँ देने के लिए जाना पड़ता है तो वहाँ पर इंग्लिश मीडियम से उनको पेपर के जवाब देने पड़ते हैं। इसका नतीजा यह होता है कि बिहार के लड़कों की बहाली बहुत कम होती है। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि या तो आप हम को रेलवे सर्विस कमिशन दीजिये और अगर ऐसा नहीं कर सकते हैं तो हमारे यहाँ के लड़कों को छूट दीजिये कि वे चाहें तो हिन्दी मीडियम से पेपर के उत्तर लिख सकते हैं। अग्रेजी में जवाब देने का आज महत्व है, हिन्दी में देने का नहीं है। बिहार के साथ बड़ी ज्यादातियाँ हुई हैं जिन की वजह से रिजनल इम्बैलेंस हो गया है। बिहार बहुत से दुखों से पीड़ित है और यह जो एक दुख है इसको आप अपनी तरफ बिहार पर न लादें, इस दुख को तो कम से कम आप दूर करें।

सभापति महोदय : डा० राम मनोहर लोहिया।

आपकी पार्टी के केवल सोलह मिनट बाकी हैं और मैं आप से प्रार्थना करती हूँ कि

इतने समय में ही आप अपना भाषण समाप्त करें।

डा० राम मनोहर लोहिया (फरुखाबाद) : अध्यक्ष महोदय,

कुछ माननीय सदस्य : सभानेत्री महोदय का कहिये।

डा० राम मनोहर लोहिया : फिर से मैं कहता हूँ, अध्यक्ष महोदय। २०-२२ अरब रुपये की पूँजी पर हम लोग बहस कर रहे हैं और साथ ही साथ करीब साढ़े ६ अरब रुपये के सालाना व्यापार पर। मुझे इस सरकार के जरिये जो भी धंधा चलता है, उसके बारे में शक रहता है। इसलिए सब से पहले तो मैं रेलवे के कार्य सम्पादन के बारे में एक प्रश्न पूछना चाहता हूँ कि मंसूर के दूसरे देशों के मुकाबले में हमारी क्या स्थिति है? एक बात तो बतलाई है रेलवे मंत्रालय ने कि हमारे यहाँ मान के डिब्बों का इस्तेमाल ज्यादा होता है। लेकिन इस के साथ साथ दूसरी बात भी बतलाई है कि इंग्लिस्तान के मुकाबले में हमारी रेल की पटरियाँ करीब करीब दूनी हैं लेकिन इंग्लिस्तान में रेल का कीलोमीटर सफर जो होता है वह हमारे यहाँ से करीब करीब डबोढ़ा है। इसलिये मैं चाहूँगा कि पूँजी और कुल व्यापार से राज्य को या व्यापारियों को क्या फायदा होता है, जैसे कि अमरीका की रेलवे हैं जो कि फास्ट क्लास रेलवे हैं और रूस की रेलवे है जिन से राज्य को बहुत फायदा होता है, इस के कुछ आंकड़े दिये जायें।

साथ ही मैं यहाँ की रेलवे की बदइन्त-जामी और ईमान की कमी के भी कुछ उदाहरण दिये देता हूँ। फतेहपुर से चुरू का फासला कुल २७ मील है लेकिन टिकट ५४ मील का रखा गया है। "अग्घेर नगरी चौपट राजा"।

इसी तरह से मैं आप का ध्यान खींचना चाहता हूँ सभी विभागों की तरफ, लेकिन रेलवे की तरफ खास तौर से, कि अगर कोई प्रश्न उठे तो आँखें बन्द कर लो, नाम बाद से

उसे हल कर लो, यह ठीक नहीं है। रेलगाड़ियां देर से चलती थीं तो बजाय इसके कि रेल गाड़ियों के देर से चलने का कोई इलाज किया जाता, लोगों ने समय सूची में समय बढ़ा दिया। यह कोई तरीका नहीं है मसलों को हल करने का। मैं एक मिसाल और देना चाहता हूँ। कुछ समय पहले श्री ब्रह्म प्रकाश ने इसी सदन में श्री दासप्पा जी में कहा था कि उन के मंत्रालय में माल के डब्बों के चलाने के सम्बन्ध में कोई धादमी ईमानदार नहीं है, सब बेईमान हैं। यह उन की चुनौती है। अब श्री दासप्पा और श्री ब्रह्म प्रकाश आपस में समझौता कर लें कि क्या मामला है। मैं खाली इतनी बात कहना चाहता हूँ कि जो माल के डब्बों का इस्तेमाल करते हैं उन लोगों को घूस देनी पड़ती है। इस का शायद कुछ सबूत दिल्ली के प्रशासन ने श्री ब्रह्म प्रकाश और दूसरे लोगों के सम्बन्ध में जो मामूली तहकीकात की हैं उसमें दे दिया है। हिसाब की गड़बड़ी ४७७ दफे और साखिष सरकार के खिलाफ १२० दफे। इन दोनों के ऊपर समुचित सामग्री भ्रा चुकी है। अब रेलवे माल्य जाने या श्री ब्रह्म प्रकाश जानें। लेकिन ऐसा लगता है कि इस सरकार के जो कानून मंत्री हैं वह चाहते नहीं हैं कि किसी तरह की कारवाई की जाये।

अब मैं इस सम्बन्ध में कुछ साधारण चीजें बतलाना चाहूंगा कि जनता के हित में रेल मंत्रालय को क्या करना चाहिये, पूरी जनता के हित को देखते हुए। बाढ़ हमारे देश में बहुत आती है। एक कारण यह है कि जब भ्रंशजों ने रेल गाड़ियां बनाईं तो २५, ३० हजार मील की लम्बान पर बंध बना दिये। उस से दोनों तरफ से पानी रुक जाता है। इस पानी की निकासी के लिए पुलिया बनाना बढ़ा जरूरी है। मैं ने इस दफे देखा है कि करीब ३० या ४० करोड़ रुपया रेल गाड़ियों का बचता है। वैसे तो राज्य को सूद के रूप में ६० करोड़ रुपया मिलता है और ३० करोड़ बचता है। तो जो ३० करोड़ रुपया बचता है उसके बजाय अगर फ्रजूलखर्ची कम करके और

ईमानदारी से रुपया बचाया जाय तो आसानी से १ या २ अरब रुपया बचाया जा सकता है। यह रुपया पुलिया बनाने में लगना चाहिये। जो पाप पिछले २०० वर्षों में हिन्दुस्तान की किमान जनता के साथ, ग्रामीण जनता के साथ हुआ है उसे जल्दी से जल्दी धोना चाहिये। मैं एक उदाहरण दे देता हूँ। बलिया में करीब चार हजार एकड़ जमीन किसानों की जमीन, अन्न की जमीन जलमग्न हो गई थी, और माल में मारे हिन्दुस्तान में एक, डेढ़ या दो करोड़ एकड़ जमीन जलमग्न हो जाया करती है इन रेलगाड़ियों के अपराध के कारण। मेरे सामने सवाल आया था। मैं ने मलाह दिया कि नोटिस दे दो कलेक्टर को या जो अधिकारी हों उन को, कि वे पानी की निकासी करें और अगर वह पानी की निकासी नहीं करते हैं तो भीड़ ले जाओ और इस रेल बंध को दोनों तरफ से उतना तोड़ दो कि पानी निकल जाये। मैं यह मलाह हिन्दुस्तान के सभी लोगों को देना चाहता हूँ कि अगर रेल मंत्रालय जल्दी से जल्दी पानी की निकासी का इन्तजाम नहीं करता तो जहां कहीं लोग बाढ़ का कष्ट उठाते हैं उन्हें वहां पानी निकालने का अपने आप इन्तजाम कर लेना चाहिये। इसी तरह मे मैं एक और मलाह देना चाहता हूँ।

श्री शाहनवाज खाँ : रेलवे लाइन को काटने की सलाह दे रहे हैं।

डा० राम मनोहर लोहिया : मंत्री जी जरा जोर से बोलें। अध्यक्ष महोदय ने मेरा समय बांध दिया है नहीं तो मैं जरूर आप को जवाब देता।

श्री शाहनवाज खाँ : मैं तो यह अर्ज करना चाहता हूँ कि रेलवे लाइन को काटने पर ही आप ने क्यों छोड़ दिया। यह कहते कि रेल गाड़ियों को भी जला दो।

डा० राम मनोहर लोहिया : मैं तो यह चाहता हूँ कि यह सरकार, जो कि सारी बदइन्तजामी की जिम्मेदार है, जब को ही

[डा० राम मनोहर लोहिया]

जला दिया जाये। और आगे बढ़िये। लेकिन मैंने रेलवे लाइन फाटने के लिये नहीं कहा था। मैं ने कहा था कि पानी को निकालो। सारे देश को बाढ़ और भ्रकाल के मुंह में ले जाने वाली सरकार यह है। उसकी तरफ से इस तरह का जवाब नहीं आना चाहिये था। मंत्री महोदय को मेरी बात सुन कर यह प्रण करना चाहिये था कि वह पानी निकालने का इन्तजाम करेंगे, पुलियां बनायेंगे। यह जवाब आना चाहिये था।

श्री शाहनवाज खां : अगर वह जगह लिख दें जहां पर कि पानी रुकता है और उसकी बजह से कोई नुकसान होता है तो हम उस का कोई न कोई इन्तजाम करेंगे।

डा० राम मनोहर लोहिया : मैं ने बतलाया कि ऐसी हजारों लाखों जगहें हैं। मैंने बलिया में कटवाया था।

श्री सिंहासन सिंह (गोरखपुर) : गोरखपुर में रोही राप्ती पुल के मम्बन्ध में कई बार लिखा गया है लेकिन कोई खयाल नहीं किया गया।

डा० राम मनोहर लोहिया : अच्छा है, आप दोनों ही आपस में बात कर लीजिये। हजारों जगह सारे भारत में ऐसी हैं जहां रेल की पटरियों की दोनों तरफ छोटे मोटे कारखाने बनाने की बात भी सोचनी चाहिये। बड़े भी बन सकते हैं। हिन्दुस्तान का औद्योगीकरण अगर रेल की पटरियों के पाम किया जाय तो बहुत अच्छा काम हो सकता है।

इसके साथ साथ मैं उदाहरण क्षेत्रीयता के भी देना चाहूंगा। यह हमारा बड़ा भारी रोग है कि जो इलाका ज्यादा हल्ल मचाता है या जिस इलाके का मंत्री शक्तिशाली है या जिस इलाके के ठेकेदार मंत्रियों को खुश कर सकते हैं वहां बहुत काम काज हो जाया करता है। दूसरे इलाके मुर्दा पड़ रहते हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि इलाहबाद रेलवे स्टेशन को सिर्फ खूबसूरत बनाने के लिये क्यों

एक करोड़ रुपया बरबाद किया गया जब कि फर्रुखाबाद में एक पुल बनाने का नतीजा यह निकल सकता था कि हम करोड़ों रुपयों की माल में बचत कर लेते। इस के अलावा जब उत्तराखंड में चीनियों से हमारा आज मुकाबला है, बढ़ाहोती और दूसरे गढ़वाल के इलाके में, बद्दीनाथ के इलाके में, जहां आज दस बारह घंटे घूम कर जाना पड़ता है एक पुल बन जाने से उस समय की बचत हो सकती है, लेकिन उस की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता, वहां पुल नहीं बनाया जाता क्योंकि वहां कोई हल्ला मचाने वाले लोग नहीं हैं। इस के बारे में कोई न कोई इलाज निकालना चाहिये।

मुझे एक बात और कहनी है रायपुर के मम्बन्ध में कि वहां माल के डब्बों की मरम्मत करने के लिये एक कारखाना खुलने वाला है। यह सोचा जा रहा है कि कहां खुले। ऐसी स्थिति में जरा इस पर भी ध्यान रखा जाय कि जिस इलाके में जमाव हो चुका है औद्योगीकरण का उस इलाके में दूसरे कारखानों का खोलना अच्छा नहीं है। कारखानों को बिखरो। रायपुर आदिवासी जगह है इसलिए अगर वहां यह कारखाना खुलेगा तो अच्छा होगा।

इसी तरह मैं एक और मिसाल देता हूं। बम्बई में १५० खटियों का एक अस्पताल खोलने का करीब ७२ लाख रुपये का खर्च बतलाया गया है। बजाय इसके कि वह बम्बई में खोला जाये, मेहरवानी कर के इतना ध्यान रखना कि मैं महाराष्ट्र के बाहर नहीं जा रहा हूं, महाराष्ट्र में ही रह रहा हूं, जलगांव या चालीसगांव में यह अस्पताल खोला जिससे हिन्दुस्तान के सारे इलाकों का आप के काम काज से फायदा पहुंचे। यह नहीं होना चाहिये कि कलकत्ते, बम्बई या मद्रास में ही सारी चीजें इकट्ठी हो जायें।

इसी प्रकार से मोगलसराय दुनिया के उन इलाकों में से है जहां बहुत ज्यादा जमाव

हो जाता है रेलगाड़ियों का और माल के डब्बों का और सब चीजें रुक जाती हैं। बहुत आसानी से काफी बड़ा हिस्सा थोड़ा सा दक्षिण को फेरा जा सकता है। चिरमिरी से लालटेन-गंज तक रेलगाड़ी का ऐसा छोटा सा टुकड़ा है जिसे अंग्रेजों ने नहीं बनाया। किस लिये नहीं बनाया यह बहुत लम्बा विषय है। वे आदिवासियों को गरीब रखना चाहते थे उस इलाके में। शायद उन को विद्रोही समझते थे। इसलिये अगर चिरमिरी से लालटेनगंज तक के इलाके में छोटी सी रेलगाड़ी बना दी जाती तो इस से बड़ा फायदा होता। इस सरकार ने पन्द्रह सालों में तो बनाया नहीं, लेकिन अगर ऐसा कर दिया जाय तो फिर मंगलसराय पर जो दबाव पड़ता है वह रुक जाये।

इसी तरह से मैं कुछ बातें रेलवे उप-भोक्ताओं की तरफ से रखना चाहता हूँ। खास कर तीसरे दर्जे के मुसाफिरों की तरफ से मैं कहना चाहता हूँ कि तीसरे दर्जे के मुसाफिरों से रेल यंत्रालय को १६१ करोड़ रुपये की आमदनी इस साल होगी और ऊँचे दर्जे के मुसाफिरों से २२ करोड़ रुपये। इस से साफ साफ मालूम होता है कि तीसरे दर्जे के यात्री रेल मंत्रालय को आठ गुना ज्यादा रुपया देंगे।

एक बात और कह दूँ। यहाँ बहुत हद तक किताबी हिसाब चलता है। ऊँचे दर्जे के चलने वाले जो लोग हैं वे बहुत हद तक हमारी तरह के ही लोग हैं।

एक माननीय सदस्य : आप भी तो हैं।

डा० राम मनोहर लोहिया : वह तो मैं कह ही रहा हूँ। ऐसे लोग हैं जो पैसा नहीं देते हैं, मुफ्त में चलते हैं। मैं जानना चाहूँगा कि इस २२ करोड़ रुपये में से कितना बड़ा हिस्सा ऐसे लोगों का है जिन का सिर्फ किताबी हिसाब हो जाता है। इस का कुछ इलाज हो सकता है। कुछ माननीय सदस्यों ने कहा कि टिकट कम दिये जाय करें।

बिल्कुल बेमतलब इलाज है। कमी हो नहीं सकता। सिर्फ एक ही इलाज इस का है। ऊँचे दर्जे के डब्बों को खत्म करो, बिल्कुल खत्म करो कुछ अरसे के लिये। और कोई इलाज इसका नहीं है। लेकिन मान लीजिये कि यह न हो पाये तो मैं एक और सलाह दूँगा कि ऊँचे दर्जे के डब्बों का पैरम्बूर में या दूसरी जगहों पर बनाना बिल्कुल बन्द कर दिया जाये, सिर्फ तीसरे दर्जे के नये डब्बे बनाये जायें। मैं मंत्री जी से कह दूँ कि जब मैं यह सवाल उठाता हूँ तो अपने दोस्तों को सलाह देता हूँ कि जंजीर खींचा करो तब तीसरे दर्जे की हालत सुधर सकती है। लिखा रहता है कि ३५ बँटें लेकिन उसमें बैठते हैं ५५। अगर कोई बस वाला ऐसा करे तो उसको जेल में बन्द कर दिया जाये। लेकिन हमारे रेलवे मंत्री दिन रात यह गैर कानूनी काम करतें हैं और उनको कुछ नहीं होता। इसका एक ही उपाय है। इसीलिये मैं बार बार चिल्लाता हूँ कि तीसरे दर्जे के मुसाफिरों जंजीर खींचना सीखो ताकि हमारी गाड़ी ही रुक जाये और उन से कहा जाये कि तीसरे दर्जे वालों की ठीक व्यवस्था करें। यह इलाज जब किया जायेगा तब सम्भव है कि तीसरे दर्जे के मुसाफिरों पर ध्यान दिया जाये, उनको पाखानों की और सफाई के बारे में देखरेख की जाये।

14 hrs.

मैं आप को अपने अनुभव से बता दूँ। वैसे तो मेरा आदर रेलवे में पहले भी होता था, लेकिन इधर तीन चार महीनों से देखरेख ज्यादा होने लगी है क्योंकि अब लोग डरते हैं। पहले जो आदर होता था वह सिर्फ प्रेम से होता था, लेकिन अब डर भी हो गया है। मैं जानता हूँ कि जो प्रेम से आदर होता है वह अच्छा होता है। लेकिन अब डर भी है। इस देश की जनता की हालत अजीब हो गयी है, और सरकारी मशीन की, और खास तौर से रेलवे वालों की यह हालत है कि वे बड़े लोगों पर ही ध्यान देते हैं। रेलवे के जितने नौकर हैं पाखानों और सफाई के

[डा० राम मनोहर लोहिया]

देख रख करने के लिए, वे पहले दरजे के मुसाफिरों का ध्यान रखते हैं और अगर उम दर्जे में कोई एम० पी० हो तो और भी ज्यादा देखरेख करते हैं। लेकिन तीसरे दर्जे की कोई देखरेख नहीं होती। इससे हमारा समाज सड़ रहा है, हमारी सभ्यता गिरती जा रही है। इसी लिये मैं कहता हूँ कि अगर कुछ दिनों के लिए दूसरे और पहले दर्जे के डिब्बों का बिल्कुल खत्म कर दिया जाय तो ज्यादा अच्छा होगा। इस से सरकार को कोई नुकसान नहीं होगा यह मैंने देख लिया है। जो ऊँचे दर्जों से बीस या बाईस करोड़ की आमदनी होती है, इसमें किताबी आमदनी पांच या छत कड़ाई की होगी। जो बाकी बचे १० या १५ करोड़, वह जो लोग तीसरे दर्जे में और सफर करने लगेंगे उन से आप को मिल जायेंगे। अगर यह सिलसिला शुरू हो जाए तो आप देखेंगे कि कल परसों से ही तीसरे दर्जे के डिब्बों की ठीक देख रख होने लग जायगी। जब ऊपर के लोग तीसरी दर्जे में चलने लगेंगे, जब हमारे शाहनवाज साहब और दासप्पा साहब — मैं और बड़े लोगों के नाम नहीं लेना चाहता — तीसरे दर्जे में चलने लगेंगे तो रेलवे के सारे कर्मचारी तीसरे दर्जे की देखरेख की तरफ ध्यान देने लगेंगे।

Shri P. Venkatasubbaiah (Adoni):
You have forgotten about Shri Ramaswamy.

डा० राम मनोहर लोहिया : रामास्वामी साहब तो हमारे दास्त हैं। लेकिन मैं इस वक्त बड़े लोगों का नाम नहीं लेना चाहता। अगर ऊपर के दर्जे के लोग तीसरे दर्जे में चलने लगेंगे तो इस समस्या का इलाज हो जायेगा।

जब मैं ऐसा तर्क देता हूँ तो लोग अक्सर कह दिया करते हैं कि तुम ही क्यों नहीं रास्ता दिखाते, तुम ही तीसरे दर्जे में चलना शुरू क्यों नहीं करते। मैं अक्सर तीसरे दर्जे में चला हूँ और अब भी चलता

हूँ और इस लिये उन लोगों की मुसीबत को जानता हूँ। लेकिन यह तर्क कि तुम ही तीसरे दर्जे में चलो बिल्कुल गलत है। यह तो ऐसा है कि कोई मुझ से बड़े कि तुम चीनी के कर के बारे में इतने भाषण देते हो, इस लिए जब तक चीनी पर से कर न हटे तुम चीनी खाना बन्द कर दो, या कोई यह बड़े कि तुम अंग्रेजी भाषा के चलन के खिलाफ हो, इसलिये जहाँ कहीं अंग्रेजी चलती हो वहाँ पैर न रखो, तो मैं इस तर्क का बेहदा करूँगा। मैं यहाँ राजनीति के लिए आया हूँ, कोई मठ खोलने नहीं आया हूँ। इसलिये मैं कहता हूँ कि जब तक पहला दरजा और वातानुकूलित डिब्बे चलेंगे लोग इनका इस्तेमाल करेंगे। यह कितने गर्म की बात है कि इस देश में तीसरे दर्जे के मुसाफिरों को मुविधा देने के बजाये वातानुकूलित डिब्बे बनाए जाते हैं और वातानुकूलित गाड़ियाँ चलाई जाती हैं। जब तक आप इस तरह की गाड़ियाँ चलायेंगे और ऐसे डिब्बे बनायेंगे तब तक आदमी उनका इस्तेमाल करेंगे ही। गिरने देर नहीं लगती चढ़ते देर लगती है। आदमी बहुत आसानी से नीचे लड़क जाता है। जब मैं दूसरे लोगों का आगम से सफर करते देखता हूँ तो मैं भी वैसा करना चाहता हूँ। मैं यहाँ और बड़े लोगों का जिक्र नहीं करूँगा, क्योंकि जब मैं उनकी बात कह देता हूँ तो माननीय सदस्य इधर उधर देखने लगते हैं। तो मैं कह रहा था कि जब यात्रा का इतना आराम रहता है तो उसके बाद यह आशा करना कि देश बदल जायेगा यह नामुमकिन है।

इसी तरह से मैं आप से कुछ मजदूरों के बारे में कहना चाहता हूँ। मजदूरों के जो महंगाई भत्ते बड़े हैं वे दो रुपये, पांच रुपये और दस रुपये के हिसाब से बड़े हैं। दो रुपये किन के? जो बहुत कम तनखाह पाते हैं, सौ रुपये से नीचे, उन के दो रुपये के हिसाब से बड़े हैं, जो ज्यादा तनखाह पाते हैं उनको पांच रुपये और दस रुपये के हिसाब

से महंगाई भत्ता दिया गया है। जैसा मैं ने पहले कहा था, यहां भी अंधेर नगरी चौपट राजा का उदाहरण लागू हंता है। जो ज्यादा तनखाह पाते हैं वे दस रुपये पाते हैं और जो कम तनखाह पाते हैं उनको दस रुपया दिया जाता है। जो कम तनखाह पाते हैं महंगाई की चोट तो उनको अधिक पड़ेगी न ? इस लिए न मिलाकारिष करना चाहंगा रेलवे के मजदूरों से कि बजाए इसके कि वह महंगाई भत्ते के लिए आन्दोलन करें, उनको इसके साथ दाम बांधने का आन्दोलन भी करना चाहिए। केवल महंगाई भत्ते का आन्दोलन करने से उनको पांच सात बरस तक तो महंगाई की चौपट सहनी पड़नी है और फिर चार छः महीने के लिए कुछ महंगाई भत्ता मिल जाता है, और फिर दाम छलांग मार कर और आगे बढ़ जाते हैं। महंगाई तो बढ़नी है घाटे की चाल से और महंगाई भत्ता बढ़ना है गधे की चाल से।

एक माननीय सदस्य : सरकार की चाल से।

डा० राम मनोहर लोहिया : आप सरकार की चाल कह सकते हो। लेकिन मैं तो कहता हूँ कि महंगाई भत्ता बढ़ता है गधे की चाल से। ऐसी मूरत में कोई और रामता नहीं है सिवाए इसके कि कोई बड़ी जबरदस्त तहरीक की जाए दाम बांधने की लिए। मैं तो इस संबंध में हड़ताल पसन्द करता हूँ। लेकिन वह हड़ताल महंगाई भत्ते के लिये नहीं बल्कि दाम बांधने के लिए हो। मैं तो उस दिन की प्रतीक्षा करता हूँ जब कि रेलवे के मजदूर, दूसरे मजदूर और हिन्दुस्तान

हिन्दुस्तान का साधारण नागरिक एक जबरदस्त आन्दोलन और हड़ताल करेगा दाम बांधने के लिए और कोशिश करेगा कि सरकार का सारा काम काज ठप्प हो जाए। लेकिन यह आशा तभी पूरी हो सकती है जब कि मजदूरों के ऐसे संगठन बन जाएं जो छोटे छोटे कामों के लिए सरकार का मुंह न बेंचें। बड़े काम की ओर ध्यान दें।

इसी तरह से सरकारी नौकरों के बारे में मैं एक बात कहे देता हूँ। आज वे मुबह मेरे पास आये थे। सरकारी नौकरों को राजनीति नहीं करने दी जाती, उनको किसी पार्टी का सदस्य नहीं रहने दिया जाता, यहां तक कि उनसे उनके नागरिक अधिकार छीन लिए जाते हैं। वह चुनाव नहीं लड़ सकते। गुजरात के एक पारिक साहब ने म्युनिसिपैलिटी का चुनाव लड़ा था, इस कारण उनको नौकरी से निकाल दिया गया। मैं ने यह तो एक उदाहरण दिया। ऐसे संकड़ों लगे होंगे। अगर सरकार सरकारी नौकरों को राजनीति नहीं करने देगी तो कुछ लोगों का यह कहना कि समाजवाद का मतलब है गुलामी, बिल्कुल सही सिद्ध हो जाएगा, क्योंकि समाजवाद लाओ, सरकारी नौकरों की तादाद बढ़ाओ, उन से नागरिक अधिकार छीन लो, तो उसका मतलब होगा गुलामी आ जाएगी।

अब मैं आप से अपना एक अनुभव कह कर खत्म करता हूँ।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य का समय तो समाप्त हो चुका है। मैं भी

[सभापति महोदय]

उनका भाषण सुनना चाहती थी लेकिन प्रौर बोलने वाले बहुत हैं।

कुछ माननीय सदस्य : इनको अपना धनभय कह लेने दीजिए।

सभापति महोदय : आप आधे मिनट में समाप्त कीजिये।

डा० राम मनोहर लोहिया : मैं बोड़े में कहे देता हूँ।

एक तो सन् १९४८ का किस्सा है। उस समय हम धोती कुरता पहनने वालों को इज्जत बढ़ गई थी। मेरे साथ मेरा एक दोस्त जो कि एक बड़ी कम्पनी जैसे नाम का बैरिस्टर था सफर कर रहा था। हम ने कहा कि दो तीन घंटे का समय है चलो खाना खा आंवे पूना के टर्फ क्लब। वह कोट पहनने था। हमने खाना मगाया तो बेटर ने उसको खाना नहीं परोसा। जब मैं ने स्टीवर्ड से कहा तब उसको रेस क्लब में खाना परोसा गया।

दूसरा किस्सा १९५० का है। मैं ने चाय मंगाई। मैं ने अपना धोती कुरता नहीं छोड़ा था। बहुतों ने बदल कर चूड़ीदार पाजामा और अचकन पहनना शुरू कर दी थी। और मैं आप से अर्ज कर दूँ कि यह चूड़ीदार पाजामा हमारे देश की पोशाक नहीं है, मुसलमानों की भी नहीं। कुछ राजे महाराजे अलीगढ़ी पाजामा पहनते थे। लेकिन यह चूड़ीदार पाजामा तो तबला बजाने वाले तबलजी पहना करते थे।

तो मैं कह रहा था कि मैं ने चाये मगायी, लेकिन मेरी चाय नहीं आयी। कोट पहनने वालों की चाय आ गयी, चूड़ीदार वालों की आ गयी। आखिर मैं ने फैसला किया कि जंजीर खींचे बगैर प्रौर कोई चारा नहीं है। और यहां मैं शाहनवाज साहब को यह भी बता दूँ कि ऐसे मौकों के लिए जो जंजीर है वह भी कई जगह हटा दी गई है। तो आज जंजीर खींचे बिना इस देश में काम नहीं चल सकता। कहां तो अंग्रेजों के जमाने में हम ने क्या क्या काम किये थे, और आज फिर मैं पुराना हिन्दुस्तान वापस नहीं लाना चाहता हूँ। मैं पीछे देखूँ नहीं। लेकिन साथ साथ बगन देखूँ भी मैं नहीं रहना चाहता। खाली जो यूरोप और अमरीका में जो कुछ चलता है, उसकी नकल करते हैं और आगे देखे बिना, हिन्दुस्तान के वायुमंडल, हिन्दुस्तान की आबोहवा को देखे बिना काम करते हैं, उनका मैं समर्थन नहीं कर सकता हूँ। मैं आखिर मैं फिर कह देता हूँ कि मैं जरूर इस को देखता हूँ कि कितनी पूंजी लगी हुई है, कितना ब्यापार है और कैसा सारा औद्योगिकरण है।

अध्यक्ष महोदय, मैं आप को, इन शब्दों के साथ धन्यवाद देता हूँ।

Shri S. V. Ramaswamy: Mr. Chairman, 33 hon. Members have participated in this debate so far and almost everyone of them had a good word to say about the Railways. The comfortable position in which the Railways are placed today has been appreciated by them, generally. While doing so,

some hon. Members, perhaps under a misapprehension that we were gloating over the position that we were better today than we were two years ago, said that this is perhaps due to the fact that there is a dullness in the economy—that certain other sectors in the Indian economy had failed to come up—and that that is the reason why the Railways are in a comfortable position today. They have also said that there should be no complacency on our part and implied that, when the traffic developed, as it is bound to, we would find ourselves in difficulties. Therefore they urged that we should not be complacent in any manner. We are well aware of this fact, namely, that though we are in a comfortable position, our obligations are there; that by the end of the Third Five Year Plan, we are expected to carry a load of 245 million tons and that we have so far carried about 180 million tons and there is still a big gap ahead.

We set for ourselves a target of 15 million tonnes last year but actually our performance was 17½ million tonnes. What has somewhat depressed us is the fact that though we are prepared to carry even 21 million tonnes additional to what we had already carried in 1962-63, traffic is not coming up to expectations. This is not a matter of rejoicing for the Railways at all; it is regretful, because there is investment of the national assets and if they are not fully utilised, it gives the Railways no pleasure. We would, on the other hand, wish that other sectors also had come up to the level that was expected of them and had given us full traffic and made use of our assets to the fullest extent possible.

Fortunately, things appear to be improving slightly.

(At this stage the time bell went off.)

Mr. Chairman: It has been wrongly done. He may please continue.

Shri Nambiar (Tiruchirapalli): It was an accident.

श्री श्रीकार लाल बरेवा (कोटा) : यह सांस लेने के लिए है। जंजीर खिंच गई है गाड़ी खड़ी रहने के लिए।

Shri S. V. Ramaswamy: What made us somewhat depressed was the fact that, while in December 1962, the number of outstanding registrations on the broad gauge was 60,000 and odd and on the metre gauge it was 36,000 in September-October last year, the number came down to a bare 13,000 on the broad gauge and to 10,000 on the metre gauge. Fortunately, matters appear to have improved somewhat. They are looking up, and the number of outstanding registrations at the end of January is about 30,000 on the broad gauge and about 20,000 on the metre gauge. This is a sign that things are looking up, in the sense that we are getting indications of more and more traffic that we want to carry. I hope, as things develop, the other sectors will produce more and more commodities,—industrial, agricultural and others, and we shall be flooded with the traffic that we are eager to carry.

While talking of this, certain hon. Members mentioned certain related financial aspects. There is apparently a conflict of views as between hon. Members. Some hon. Members would ask why when we are in a comfortable position, and when we have got so much surplus, must we have this

[Shri S. V. Ramaswamy]

little 2 per cent as increase in the rates? Some other hon. Members would suggest that the return on the capital investment is not enough and that it should be increased. A certain other section would say that the contribution to the Depreciation and the Development Funds should be much more. In the midst of these conflicting views, I think, the Railway Ministry has struck a very correct balance, and in budgeting they have followed very sound and correct principles.

Some hon. Members submitted that the budgeting is not quite fair and correct and that there is under estimation of the revenues and overestimation of expenditure. I am afraid, the figures do not tally with this proposition, nor do they support it. Yesterday, my hon. colleague mentioned one set of figures; I will give the other set of figures. Taking the seven years' Budgets from 1956-57 onwards, Budget Estimates of total is Rs. 3061.29 crores, the Revised Estimates total is Earnings Rs. 3059.67 crores and the Actuals total is Rs. 3063.98 crores. So, over a period of seven years, out of about Rs. 3,000 crores, the difference is only to the tune of Rs. 2 crores. The percentage can easily be worked out.

Shri Nambiar: It is not generally done like that. You will have to do it from year to year and not take the average.

Dr. L. M. Singhvi: What about 1962-63 and 1963-64?

Shri S. V. Ramaswamy: I have noted this point and I am coming to that. I will quote the other figures also. It is not merely with regard to the actuals which my hon. friend, Shri Warrior, emphasized that the Budget should be related. Some other hon. Members have mentioned that the working expenses have been exaggerated. Even that is not correct. Let me quote those figures. For these same seven years, the Budget Estimates have been Rs. 2394.44 crores, the Revised Estimates Rs. 2432.40 crores and the Actuals Rs. 2423.03 crores. Even here the difference is

quite small. You cannot accurately estimate the total returns correct it 100 per cent. There may be some difficulties; there may be floods, in which case the earnings may decrease. There may be fall in the total production in the country. That also will not give enough traffic, and there again the traffic may go down. Or, as in the case of last year, 1962-63, the sudden spurt which my hon. friend has mentioned, was due to certain exceptional circumstances. The North Eastern and the North East Frontier Railways alone had to carry much more load than they could ever think of carrying because of the emergency which brought about a peculiar situation in the country and a great deal of traffic had to be moved to that area. That is the main reason why we could not accurately forecast.

There were other factors also— increase in the price of coal, excise duties, diesel oil and so on and so forth—which could not be anticipated. These are the several reasons for the difference; but the overall picture, as I submitted, is very correct. Even, as a matter of fact, with regard to 1962-63, even taking that particular year, I would like to submit that the Budget Estimates of total working expenses were Rs. 423.94 crores, the Revised Estimates were Rs. 430.28 crores and the Actuals were Rs. 429.52 crores. I must congratulate the way in which the estimates have been done. They are, more or less, accurate, and even a permissible variation, a margin of 2 per cent, is not there. It is much less than 2 per cent.

In this connection, certain matters have been referred to by my friend Shri U. M. Trivedi. I would like to correct what he has said. He referred to the return on investment indicated on p. 87 of the Explanatory Memorandum of the Railway Budget, and my friend quoted a wrong figure of 1.8 per cent which is the percentage of net surplus to Capital-at-Charge instead of reading the figure 6.2 per cent according to

the revised estimates of 1963-64 which will be the percentage anticipated, or percentage of anticipated net revenue to Capital-at-Charge before making payments of dividends to the General Revenues. That is the mistake that my friend has made.

Then, Shri Warior mentioned that this budgeting is oriented towards balancing it, rather than based on cost accounts. Even there, I would like to correct my friend and give some information to this House. We have now carried out cost accounts on several factors. We had already got figures with regard to the overall transportation cost per ton km, for wagon km as indicated in the published statistics which are submitted to the House. With regard to the average unit cost for terminal, marshalling, transshipment and break-up gauge points and special services like repacking of less than wagon loads and so on and so forth, with all these details, we are now able to work out the cost factors with regard to specific items also. For instance, with regard to smalls, we recently had to raise the minimum from 50 nP. to Rs. 2, which was based on cost accounting, to show that the charge for carrying these smalls was much less than it ought to have been charged. That is why we raised it. We are also revising the transport charges for coal. It is again based on the cost of moving coal by rail. We are pursuing this, and we have a distinct branch working on this subject to give us more and more details of the cost of carrying particular items over particular sections and so on.

Now, I will mention a few other points which have been raised in the course of this debate. Almost all the hon. Members have mentioned passenger amenities. It would be too difficult for me, and it is unnecessary also for me, to go into the details of the various amenities that they have in mind. But I would like to submit to this House that, as against Rs. 3 2199 (A) LSD—6.

crores provided last year, the highlight of this year's budget is that nearly Rs. 4 crores have been allotted for passenger amenities and we are issuing directives to see that no amount of this is unspent and to see that maximum utilisation is made of this amount in order to provide passenger amenities.

Further, I would like to mention that my friend Shri Narasimha Reddy said that, in order to relieve the congestion on the mail and express trains, there should be shuttle trains between certain points. It is a good suggestion. It is not that we are aware of the need. But the difficulty is that there is not much of line capacity everywhere. The goods trains have got to move; the express trains have got to move, and if there is any leftover, then only we can accommodate shuttle trains. Even so, we are now having shuttle trains which will help in relieving the congestion on certain sections. For instance, we are going to have a train between Hubli to Birur, and then another train between Cannanore to Mangalore. There has been a demand for further relief to the passengers on Ernakulam to Quilon section. We assure the House that we are examining the question. There are only two through trains and two shuttles. We are seriously considering why we should not have one more train to relieve the congestion on this very congested section. As and when questions arise, of having more shuttle trains to relieve the pressure of traffic between certain important points, we shall give them the best consideration and do what is possible under the circumstances.

Now, the question of concessions has been raised. As you are well aware, the concessions were removed because of Emergency. But gradually we have been releasing one after another, several items that enjoyed the benefit of concessions. First of all, we removed the ban on circuses, then

[Shri S. V. Ramaswamy]

dramatic troupes, and students also were given concession and so also artists and *kisans*. We are thus giving all these categories concessions. We are not yet in position to fully lift the ban on concessions, because we must also provide cushion for any emergency or any difficulty that may arise. It is not that we are hesitant to give these concessions. We will most willingly restore the concessions, and this matter is under constant review. As and when applications are received from institutions of all-India importance and so on, we give our very best consideration to those applications; I hope, in course of time, the ban will ultimately be lifted so that the concessions may be fully restored. We are hoping for this.

My friend, Shri Nambiar, mentioned Railway hospitals. He made very caustic remarks to say that there are no medicines. I am sorry he should have said it. The Railway Accidents Committee went round the whole country and inspected our hospitals. I would invite my friend to read that passage where they have paid a tribute to the Railways and said that they are second to none in this country in medical facilities. There may be one or two places, at one or two times—I am not sure; there may be—there might have been the shortage of medicines somewhere. But that would not warrant a general sweeping statement which is derogatory to all the Indian Railway hospitals.

Shri Nambiar: All costly medicines are being asked to be purchased by the patients and ordinary mixtures, coloured waters and aqua are being distributed to patients. I am speaking out of my own experience.

Shri S. V. Ramaswamy: I am sorry my friend still persists in that attitude. I hope he will kindly read the report of the Kunzru Committee.

Shri Nambiar: Let us go there un-noticed and visit the hospitals. I am at your disposal. Without showing our identity we must go there,

Shri S. V. Ramaswamy: Certain questions have been raised with regard to halts. We are not hesitant about giving these halts. But there are certain financial implications involved in these halts. We have also certain other restrictions regarding the creation of these halts. Unless there are 3½ miles on either side, we do not generally give the halts at intermediate places. It has been calculated that, for Broad Gauge, a halt costs so much and for Metre Gauge it costs so much. Unless the traffic is such that, without diverting the passenger traffic, there is additional new traffic which warrants expenditure, we do not accept halts. For a flag station, it costs about Rs. 50,000 to Rs. 60,000. There must be a return on that, and for a halt station it costs about Rs. 10,000 to Rs. 12,000. We make an assessment every time. When petitions are received, we forward them for examination to the Commercial Department, to find out whether they are financially justified. We give a liberal look at such requests.

There have been statements that there is a large amount of pilferage, and reference has been made to the loss occurring to the railways thereby. I would like to submit to this House that we are seized of this matter and we are constantly vigilant about it. There is the Railway Protection Force, and at all levels we have issued instructions that pilfering should be put down and the properties entrusted to the railways should be properly guarded and transported carefully. I must say that the loss due to thefts has come down. I have certain figures to give. In 1962, the number of cases reported and registered was 6,777; the value of things stolen was Rs. 4,95,000; and the value of property recovered was Rs. 22,700. In 1963 the number of cases reported and registered came down to 3,636; the value of property stolen came down to Rs. 3,91,000; and the value of property recovered increased to Rs. 38,500. I will say that, in the overall picture of this, it has to be remembered that the amounts paid have to be judged in relation to

the total quantum of freight traffic and also in relation to the ruling prices at the time the payments are made. Viewed in this way, the relative indices, based on 1950-51—100, will be as under: In 1959-60 the index figure was 73.8. In 1962-63 it came down to 54.6. Even in absolute terms the amount of compensation claims has come down by Rs. 20 lakhs between 1959-60 and 1962-63 in spite of the large increase in the quantum of freight traffic in this interval.

Apart from claims prevention measures generally, I must also refer particularly to the contribution that the Railway Protection Force has made in this whole matter of reducing thefts. These figures are illuminating. The number of running-train thefts was 1,392 in 1960-61. In 1961-62 it came down to 1,224; and in 1962-63 it has further come down to 1,125. The yard thefts have similarly gone down from 700 and odd to 570. The goods-shed thefts have also come down from 638 to 476. The value of booked consignments stolen has also come down. In 1960-61, it was Rs. 34.71 lakhs, and it came down to Rs. 16.61 lakhs and Rs. 17.69 lakhs in 1961-62 and 1962-63 respectively. The value of booked consignments recovered has also shown a slight increase.

So I may assure the House that we are very careful and are equally concerned about these pilferages and thefts and we are paying constant attention to the problem.

The question of bookstalls has been raised again. There is no question of any firm having a monopoly on the Indian Railways. That monopoly has been broken. This firm, to which reference has been made, has bookstall contracts at 306 stations. They do not have a monopoly, and some station contracts are held by others. The agreements are for a period of five years ending 31st December 1966, and are renewable for a further period of five years, provided the firm's service

is held to be satisfactory. Therefore, it is terminable if the service is not satisfactory. Book-selling business requires considerable experience, and large organisations are required to ensure that the travelling public are served well in regard to reading matter. It is not as if these people have a perpetual monopoly; there are other firms who have a number of other bookstalls. Even at stations where they have bookstalls, we have permitted the sale by others of books and publications of non-profit making organisations like Sarvodaya, Gita Press and other publishing concerns, so that the general public may have the benefit of their books also.

Coming to the question of departmental catering—almost every Member has spoken about it—we are certainly concerned about it, we are indeed exercised over it. We are straining every nerve, to see that the best service is given to the travelling public. The objective in setting up this departmental catering was to set up a high standard of catering, a standard higher than what the contractor would give whose motive is profit. This departmental catering is done on a no-profit-no-loss basis. The loss was somewhat high previously, but we have brought down this loss also. We are checking up frequently these catering arrangements. There are some inherent difficulties which we are trying to meet. The normal restaurant cars can accommodate only a small number of persons. Now that these restaurant cars are open to third-class passengers also, there is a rush, and therefore sometimes quick service is not possible. With regard to the dress of the bearers, we have given extra sets of uniforms to them so that they may appear neat and clean. The vessels are of stainless steel, and as far as possible we see that the medium of cooking is also good. It at any particular point or occasion there have been lapses, we would invite hon. Members themselves to check up and see that things are corrected.

[Shri S. V. Ramaswamy]

One hon. Member, Mr. Das, I think, made a slight mistake in giving the percentage figure which gives a completely wrong account of the Railways' performance on the mechanical side. Mr. Das said that 51 per cent of the derailments, according to the Railway Accidents Committee, were caused by engine defects. I am afraid this is not correct. What the Committee has said is that, during the period of six years from 1957-58 to 1962-63, there were 3,611 derailments on the broad gauge and 3,975 derailments on the metre gauge. And they said that, of these, 141 derailments on the broad gauge and 164 on the metre gauge were caused by engine defects. These constitute about four per cent of the total derailments on each gauge. This is what they said. And, in the subsequent paragraph, the Committee have said that "51 per cent of the derailments caused by engine defects were due to bad maintenance of engines." Therefore, it is 51 per cent of that 4 per cent, not 51 per cent of the total derailments. That is where I would like to correct my friend Mr. B. K. Das.

Now, with regard to engine performance, the overaged engines which have also been commented upon, certain facts which I would like to place before the House are really illuminating. The following statistics show the improvements resulting from improved maintenance of rolling stock. Locomotives (steam), the percentage of stock under and awaiting repairs, in 1959-60, for broad gauge, was 15.1, and it has come down to 14.3 in 1962-63. As regards coaches, the percentage figure was 7.8 for broad gauge in 1959-60, which came down to 7.6 in 1962-63. Similarly for wagons, the percentage has come down, from 3.8 to 3.4, and so on. But the real, important, thing I would like to mention is this. The engine-kilometres per engine failure have increased very considerably, showing that the maintenance of engines is now of a better standard. For instance, for B. G. in 1959-60 the figure of engine kilometres per engine failure was 99,346, and in 1962-63 it

has gone up to 1,12,000. There has been similar improvement for M. G. also. Therefore it shows distinct improvement, and our maintenance is much better than what it was previously.

My friend Mr. Narasimha Reddy was much agitated about the movement of mangoes, betel leaves and other perishables. I may submit to the House that the Railway Board is seized of the matter. We know where are the seasonal demands, what are the seasonal demands, and what types of commodities. Whether it is oranges from Nagpur, mangoes from Bezwada, gur from Kolhapur or Anakapalle, or bananas from Bhusaval, about all these things we have a clear picture; and whenever we know that a particular season is coming on, we try to deploy as many as possible of the wagons required for that particular area, and by and large we have been able to satisfy the demands for the movement of these perishables. For instance, last year, we had no complaint whatsoever from the orange-growers from Nagpur and all that they offered was moved without any hitch. Even so, in regard to mangoes, the following are the particulars of the loading, for instance, in July, 1963. The demands outstanding on the last day of the month of June were only 6 under 'Coaching' and 2 under 'Goods', and they were also cleared early in July. A number of coaches have been given, and I do not think that my hon. friend need apprehend at all that there would be failure in regard to wagon supply. We shall certainly take into consideration the requirements of the particular area for the particular commodity during the particular season and see that the goods are moved without any failure.

Shri Nambiar: There is a lot of complaint about the movement of mangoes from Trichur to the north.

Shri S. V. Ramaswamy: The term 'north' is a very vague term. I do not know whether my hon. friend is referring to the movement from Trichur to Delhi. Anyhow, he may kindly

write to me and pass on the information.

Some hon. Members have mentioned the break in service of certain employees who struck work unauthorisedly on the day that Dr. B. C. Roy died.

14.42 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

There is no question that it was unauthorised, and the break in service was rightly imposed. Hon. Members have urged that it was misguided and so on. As a matter of fact, many of the employees have written individual letters expressing regret and apologising to the authorities that they were mistaken and that the break in service might be condoned. We are certainly considering it, and on a former occasion also we had condoned it. We are looking into the matter and we shall see what can be done.

Shri Nambiar: One and a half years have almost passed.

Shri S. V. Ramaswamy: I know that it was in July, 1962. That is also a point in favour, and, therefore, we shall give it due consideration so that the break in service may be condoned.

A number of hon. Members have mentioned rent. I would only mention one thing, in addition to what my esteemed colleague mentioned yesterday. It is often forgotten that, in pooling the rent, a ceiling has been fixed, of 7½ per cent. for employees who are receiving a salary up to Rs. 150 p.m. it is not 10 per cent but it is 7½ per cent and it has been pegged at that. In addition to this, we have further examined this issue, and it is necessary to mention also here the concession recently allowed that, in respect of sub-standard quarters not having the full and normal facilities, there will be a separate pooling—I hope that will meet the request of hon. Members—with the consequential effect of rent being assessed at a

lower rate because of lower capital cost. This concession will afford relief in most of the cases pointed out by several of the hon. Members.

A number of hon. Members have urged the extension of the pension scheme. This is a very old question, and it has been brought up again now, because of the general pension scheme which is adumbrated on the civil side. The retrospective pension scheme is not so simple as it looks. It is really very complicated. For one thing, it will cost the railways an enormous amount. For about 25,000 people, it already costs about Rs. 3 crores a year. It is estimated that the number of people who retired before the relevant date, namely 1st April, 1957 and are alive, is about three lakhs at least. Even if we take 3 lakhs as the minimum, it will come to about Rs. 24 crores per annum. Granting that pension will have to be paid for the next five to six years or a little more—I shall take it as six years—it would come to nearly Rs. 150 crores.

Shri Nambiar: If the figure is less than Rs. 1 crore, will the hon. Minister consider the question? I have already worked out the actuarial figures, and it can never be more than Rs. 1 crore.

Shri S. V. Ramaswamy: My hon. friend may kindly pass on his computations to us.

That is one factor. The other factor is this. If you revive the pension for them also, what would happen to the widows of those employees who died prior to the relevant date? Will they not also claim?

Shri Nambiar: They are not making any claim.

Shri S. V. Ramaswamy: We do not know what the legal complications of this will be. That is why we have got to see whether this is a feasible proposition. There must be some definite or relevant date somewhere for every-thing, if the benefits are to accrue.

[Shri S. V. Ramaswamy]

For the authorised scales, a particular date has been fixed, namely 1st July, 1959. Can those people ask: 'Why fix only that date? Why not shift it earlier?' Some date has got to be fixed somewhere. The improved family pension scheme, which has been put into force, is to come into effect on 1st April, 1964. Can people now ask: Why can you not go back? I would submit that after all, some date has got to be fixed somewhere, and unless that is adhered to, there will be more complications than we bargain for. It will be very difficult to assess what the financial implications of all such repercussions will be. One other thing also may be mentioned in this connection. Even though they may offer to refund what they have got by way of provident fund, that will be nothing when compared to the financial commitments in regard to the pensions to be given. Therefore, I submit that this is not such an issue as can be disposed of so lightly by saying that it is going to cost us only so much; the legal complications and the financial implications are much more serious than what the hon. Member has suggested.

Shri Nambiar: Will the Ministry consider this question? Certainly, I shall pass on my computations to the hon. Minister. He can consider the matter. I am not requesting him to finalise it here and now.

Shri S. V. Ramaswamy: In regard to light railways, I shall leave it to my senior Minister.

I would just say a word about the incentive schemes. When the scheme was introduced, it was introduced with the consent of organised labour; it was with their approval that it was introduced. There were certain conditions which were laid down, namely, that no worker should be retrenched as a result of the working of the scheme. There is no complaint that any worker has been retrenched. We are adhering to that policy. Then, again, there is the other proposition that an equitable share of the gains resulting from higher production should be received by the workers

as incentive bonus, and care should be taken to see that workers do not overstrain themselves. That is why we have put a ceiling of 50 per cent, so that they may not overstrain themselves in order to earn more money. There is certainly equitable distribution. On the whole, the incentive scheme has worked both for the benefit of the employee concerned and also for the benefit of the railways. There can be nothing wrong about it, and it is working according to the principles accepted by organised labour and by the railways.

As regards delegation of authority at lower levels, we have delegated authority much more than what hon. Members are aware of. We have given powers to the general managers, and we have extended the divisional system in the South-Eastern Railway. That again is because of the policy of decentralisation of powers. Seven divisions have been created there. As the House is aware, the divisional superintendent in a division is more or less a *chhota* general manager in that particular area, and he can deal with matters that crop up in that particular division as quickly as possible. In addition, we are giving increased financial powers with regard to purchase of stores etc. so that Railways need not have to come up to the Board as they used to even for small amounts.

These are all the things we are doing to improve efficiency.

In conclusion, I would only like to mention one thing because some hon. Members have given expression to some unkind words. I am reading from page 79 of the World Bank Report, and I wish that it goes on record. After summing up, they conclude:

"This general comparison of the operating performance of the Indian railways with those of other countries leads to the conclusion that the performance of the Indian railways is a creditable one, especially in the light of the conditions under which the operations are conducted. Traffic is exceptionally

heavy, line capacity intensively used, signalling and types of motive power of wagons are antiquated by modern standards. Nevertheless, the operating performance compares very well with those of other more highly developed countries, indicating that the managements ought to be commended in this respect".

In this, I think the credit goes to all Railwaymen right from the Railway Board members to the lowest class IV employees

Shri Sezhiyan (Perambalur): We have before us the first Budget presented by Shri Dasappa as Railway Minister. I sincerely hope that with his rich experience as Minister of Finance and Industries in his State and also as Chairman of the Estimates Committee of this House, he would do something to make the present railway administration shake off its lethargy and complacency.

We have heard an instructive speech by the Deputy Minister just now. He has given much commendation to the working of the railways. The Indian railways are now the single largest nationalised industry in this country. They are also the biggest employer. But to these superlatives, we have also to add that they are also the most unpopular institutions in India.

I am not saying this for the first time. The Wedgwood Committee that went into the working of Indian railways in 1938 said:

"If we judge from the evidence which we have taken, the Indian railways are unpopular. We would almost say that they are the most unpopular Institutions in India".

While referring to the question of the popularity of Indian railways, the Indian Railway Inquiry Committee (1948) observed that the remarks of the Wedgwood Committee were as true in 1948 as they were in 1937. If we take into account the opinion of

the vast millions of passengers, we will know that they will without any hesitancy confirm this statement. People use the railways because they have to, there is no other alternative mode of transport available within their reach. It is out of necessity that they travel. That is why we see a surplus.

But we should not be complacent just because the figures show a surplus year after. We should try to make the railways popular as a public utility concern.

Coming to some of the policy matters, I would say it is high time that we too take up the question of the rationalisation of the gauge system on our railways. Out of the total route length broad gauge forms 48 per cent, metre gauge 44 per cent and narrow gauge 8 per cent. It is regrettable that in his speech, the hon. Minister said 'that the availability of resources does not permit of wholesale or even large-scale, conversion of narrow or metre gauge lines to wider gauge, however desirable it may be. The objective can only be achieved in stages, depending on the urgency of the traffic requirements of each particular area from time to time'.

I would like to ask the hon. Minister to take a broader view and go into this question. There can be no two opinions on the fact that the BG system is more desirable than the other two from the point of view of economy, efficiency, speed, comfort and smooth movement. This need not be done all of a sudden or in a short while. We can have a phased programme spread over 25—30 years. I would suggest the appointment of a committee to go into this immediately. Let them submit a report within 6 months so that we can have a phased programme of conversion of all the NG and MG into BG because that is a big handicap. When more industries grow, traffic is held up if we have a variety of gauges in the country.

[Shri Sezhiyan]

So far as the south is concerned, we are more handicapped than the north in this respect. We have more MG mileage. If we take the All-India average, the broad gauge forms 48 per cent. If we take the Southern Railway, it forms 32 per cent. only. To that extent movement of traffic is held up and there is always bottleneck at one place or another.

Regarding passenger amenities, the Deputy Minister was pleased to say that this year they have increased the amount to Rs. 4 crores. The Railway Convention Committee in 1954 recommended a minimum of Rs. 3 crores every year. Over the past five years, the amount would come to Rs. 15 crores. But the railway administration has spent only Rs. 12,56,78,000 on this account. That is, there is an unspent amount of Rs. 2 crores 43 lakhs. I would like to draw attention to the 23rd Report of the Estimates Committee (First Lok Sabha) wherein they say:

"The Committee also recommend that any shortfall against the annual allotment of 3 crores for passenger amenities in any particular year should be made good in the following or subsequent years".

For the past five years, there is a shortfall of Rs. 2 crores, 43 lakhs. As per the Committee's recommendation, the allotment this year should, therefore, have been Rs. 5 crores, 43 lakhs.

Also regarding the items of expenditure classified under this head, it has been stated that out of Rs. 2.44 crores spent in 1962-63, there is one item which has cost about Rs. 7,07,000—for conversion of halts into flag stations. I would here draw the attention of the Minister to 23rd report of the Estimates Committee, First Lok Sabha, wherein they say that the expenditure on conversion of halts into flag stations should not be charged to the head 'passenger amenities'. This has been reiterated in the 28th Report of the Committee wherein they have not accepted the Railway Board's recom-

mendation in this regard, and they have restated that expenditure on conversion of halts into flag stations should not be charged to 'passenger amenities'. Therefore, the Rs. 4 crores earmarked for 1964-65 should not be spent on any items other than those connected with passenger amenities.

Speaking of Rs. 3 crores which was recommended in 1954, I would say this. In 1955-56 the number of passengers was 1275 million. In 1962-63 the figure has risen to 1,749 million. So the amount should have risen by 37 per cent to Rs. 4.1 crores. Anyhow, the amount of Rs.4 crores is all right. But we should see that the amount in its entirety be spent only on items connected with passenger amenities.

Regarding construction of new buildings, there is a mention that designs have been completed for construction of a 14-storeyed building in Calcutta. I was under the impression that multi-storeyed buildings were being discouraged in the railways for in 1957, the then Minister, Shri Jagjivan Ram, replying to the Budget Debate on 23-5-57 said:

"Something has been said about the lavish use of cement and iron and steel when there is shortage of these things. Perhaps hon. Members are aware that I have stopped construction of all prestige buildings. That will save not only cement and steel, but that will also spare us the technical personnel, of which we are so short. I will give only two instances. Recently something appeared in the press about the construction of a multi-storeyed air-conditioned building in Madras. I can assure the House that I have stopped the construction of that building."

15 hrs.

He said this in 1957. I would like to know from the hon. Minister whether the position in respect of the shortage of steel and cement has changed so much since 1957 that we can go in

for a fourteen-storey building in Calcutta. I am not against the building that is coming up in Calcutta, but I would like to know why the earlier proposal of a building in Madras has been dropped.

Regarding pension, our Deputy Minister was mentioning the difficulties that we have, but Shri Nambiar only wanted to know whether the Ministry was accepting the principle of paying pension, we can go into the details later. Here, I would like to draw the attention of the hon. Minister to the assurance given by Shri Jagjivan Ram, the then Minister, on 4-3-1961 while replying to the Railway Budget debate. He said:

"If the hon. Member is prepared to collect a list of those who have retired and who give their consent that all of them are prepared to deposit this amount, I will consider this."

In view of this categorical statement made by the then Minister, I am asking the Railway Minister to state now whether he will consider this case. We can go into the details later as to whether it should be from the date of actual retirement or from a later date, etc., but let him tell us whether the Ministry is accepting it in principle. I think the categorical statement of the former Minister should be taken into account in deciding this matter.

Shri Nambiar has pointed out that the railway workers should be allowed to enjoy the fruits of their labour. The system of bonus is allowed in the private sector, and the public sector should provide the same amenities that the private sector provides. This is a matter in which the Railway Board should set an example and follow what is being done in the private sector.

I have already mentioned that against the all-India average of 48 per cent for broad gauge, the average in the South is only 32 per cent. For Madras State it is only 24 per cent. Therefore, I suggest that the Madras-

Tuticorin line should be converted into broad gauge with double track, because you have got the Neyveli complex coming up near Vriddachalam, the heavy boiler plant near Trichy and the development of Tuticorin port. We should therefore look ahead and prepare ourselves in time so that at a later date there is no bottleneck in movement. These things can be done by stages. We may first take up conversion of metre gauge into broad gauge from Madras to Trichy, then from Trichy to Madurai and so on. When a thermal station was proposed to be constructed at Madurai by the Madras electricity system, they ordered for some machinery from Canada, but later they found that the machinery could be moved only in broad gauge wagons, and that the road system, with its small culverts and bridges, also could not carry the machinery. They had therefore to change the specifications so that it could be brought by metre gauge. I am pointing this out as an example of how we suffer because we do not have proper gauge system. Particularly in the South which is industrially backward, these things have to be looked into.

The electrification of Madras-Arkonam and Madras-Gummudipundi lines should be given high priority, because Madras city is growing and the population is expanding in and around Madras city, and there is a great need to electrify the suburban lines. At present we have only got the Madras-Tambaran section electrified. Its extension to Villupuram will also be completed without further delay.

Regarding the small increase in freight charges, this could have been met otherwise if the wastages and loopholes in the railway administration had been plugged. It is accepted in all quarters that there is a huge waste in the railway administration and that much is left to be desired. So, if this wastage is avoided and the loopholes are plugged, it will not be necessary to increase freight rates etc.

[Shri Sezhiyan]

Here, I would like to quote an eminent gentleman. He said:

"There was the Corruption Enquiry Committee and so on, but still by a greater amount of vigilance, it will be possible for the Railway Ministry to prevent leakages in revenue, and by a more judicious purchase system, it will be possible to save money enough for this purpose of providing more coaching."

I am quoting from a speech made in the Rajya Sabha by Shri H. C. Dasappa on 2-3-1956. Now that he has become the Minister, I hope he will act up to it.

Thank you.

श्री गहमरी (गाजीपुर) : रेलों को जो आमदनी होती है, वह खुशी की बात है। लेकिन जहां रेलवे से हम को भारी बचत होनी चाहिए थी वहां पर बदईतजामी की वजह से और पैसेन्जर्स के टिकट न ले कर यात्रा करने की वजह से, हम को घाटा हो रहा है। आज इतना बड़ा कनसर्न अगर किसी प्राइवेट हाथ में होता तो भरबों रुपये का फायदा उस प्राइवेट कनसर्न को होता। यह मैं नहीं कहता कि अगर यह प्राइवेट हाथ में होता तो यह कोई अच्छी चीज होती। लेकिन मैं इतना अवश्य कहना चाहता हूँ कि जब प्राइवेट लोग इससे इतनी बचत कर सकते थे तो गवर्नमेंट इतनी बचत क्यों नहीं कर सकती है? जो पैसेन्जर्स चलते हैं उन का दसवां हिस्सा बिना टिकट वालों का होता है। इस का कुछ फायदा तो टिकट कलेक्टरों को मिल जाता है और बाकी फायदा जो पैसेन्जर लोग होते हैं वे ले लेते हैं और उस में भी जो लोग होते हैं वे साधू समाज के ज्यादा होते हैं। विद्यार्थी भी फायदा ले लेते हैं। जितना यह रुपया है जो कि हमारे हाथ से चला जाता है और जिस को हम और कामों में इस्तेमाल कर सकते हैं, फौज के काम में इस्तेमाल कर सकते हैं, कितने दुख की बात है कि हमारी बदईतजामी की

वजह से, हम में त्रुटि होने की वजह से वह जाया चला जाता है। इस पर सभी लोगों को तथा सभी दूसरी पार्टियों के लोगों को और सब से अधिक गवर्नमेंट को समुचित ध्यान देना चाहिये।

रेलवे विभाग में जो भ्रष्टाचार है उस को भी आप देखें। जब लोगों को सामान कहीं पर भेजना पड़ता है तो उनको रिश्वत देना पड़ता है और सामान भी ठीक से पहुँच नहीं पाता है। अगर कभी जूता भेजा जाता है तो बाद में खोलने पर उस में से पत्थर निकल आते हैं। कहां से उस में पत्थर भर दिये जाते हैं पता नहीं चलता है। इस तरह का जो चीजें होती हैं, इन को ले कर रेलवे को करोड़ों रुपया डैमेजिज के तौर पर देना पड़ता है। यह सब बदईतजामी के कारण होता है। अगर रेलवे का इंतजाम ठीक होता तो बड़ा भारी मुनाफा आप को रेलवे से होता।

एक माननीय सदस्य : डबल हो सकता था।

श्री गहमरी : डबल नहीं इस का चौगुना हो सकता था। मैं तो कहता हूँ कि जो टी० टी० ई० लोग हैं, मेरा खुद का तजुर्बा है, दस में से पांच या आठ ऐसे हैं जो हमारे सामने रुपये ले लेते हैं। टिकट न होते हुए भी लोगों को पास करा देते हैं।

एक माननीय सदस्य : आप रोकते क्यों नहीं हैं।

श्री गहमरी : क्या मैं पुलिस हूँ। मैं रोकने वाला कौन हूँ। आप एम० पी० होने के नाते झगड़ा कर सकते हैं क्योंकि एम० पी० से वे लोग डर जाते हैं। लेकिन मैं क्यों झगड़ा करूँ। यह मेरा काम नहीं है कि मैं टी० टी० ई० के मामले में दखल दूँ। आप उन को तन्ख्वाह क्यों देते हैं। उन को कमिशन दिया जाना चाहिये। कमिशन देने से वे लोग ज्यादा चौकसी से अपना काम करेंगे। उन

को जो कमिशन मिलेगा वही उन की तन्ववाह हो जायेगी। इस काम के लिये भी आप को आ मो देश में मिल सकते हैं। करप्शन को दूर करने के लिये इस के अलावा और कौन सा दूसरा उपाय हो सकता है।

हम लोग एक गरीब तबके के आदमी हैं। गाजीपुर, बलिया, आजमगढ़, जौनपुर, यह सरहद बहुत गरीब है। जब से १०० वर्ष पहले रेलवे वहां आई तब से आज तक वहां कोई रद्दोबदल नहीं हुई। अंग्रेजों के समय में जहां पर रेलवे थी, आजवादी के बाद भी आज वही पर वह है। हम लोगों ने कोई हाथ पैर नहीं बढ़ाया रेलवे के विस्तार के लिये। इतना नफा होता है लेकिन रेलवे का विस्तार नहीं हुआ है, खास कर उस गरीब इलाके में जहां पर जो माल हम कलकत्ता, टाटानगर और बिहार से गाजीपुर में मंगाते हैं या मऊ आजमगढ़ और जौनपुर में मंगाते हैं, वह वहां पर दरिया हाने का वजह से सीधा मुगलसराय को चला जाता है और उस के बाद घूम फिर कर इन जिलों में आता है। कानपुर माल पहुंचने में जो खर्च आता है वही गाजीपुर में आने पर लग जाता है। जितनी आसानी से आज पंजाब में माल पहुंच जाता है उतनी आसानी से तीन मील के अन्दर दरिया होने के कारण घूम फिर कर आने के कारण नहीं आ सकता। कम्यूनिकेशन वहां पर बहुत खराब है। इस लिये कुछ जोर बन्ध रहा है। यह मसला आज का नहीं, पन्द्रह वर्ष से चल रहा है कि गाजीपुर में दरिया पर पुल बनाया जाय और सारे ईस्टर्न डिस्ट्रिक्ट्स की रेलवे से कनेक्ट किया जाये ताकि वहां रोजगार धंधे पनपें। आज श्री लाल बहादुर शास्त्री बुलन्दी पर हैं। जब वे रेलवे मिनिस्टर थे तब उन्होंने प्रपोजल रक्खा था कि गाजीपुर में एक हैंगिंग ब्रिज बना दिया जाये। लेकिन वह आज तक मैटीरियलाइज नहीं हुआ। उसके बाद बाबू जगजीवन राम जी रेलवे मिनिस्टर हुए तब उन्होंने पुल का प्रस्ताव रक्खा कि वहां पर पुल बना दिया जाये। मैं जानता हूँ कि

लाखों रुपये इंजीनियर्स ने उसके सर्वे वगैरह में खर्च किये और आखिर में कह दिया कि उस पर ज्यादा खर्च होगा। मैं जानना चाहता हूँ कि उस पर कम खर्च क्यों पड़ेगा। ज्यादा मुनाफे की चीज होगी, बढ़िया चीज होगी, ज्यादा फायदे की चीज होगी तो जरूर उसमें ज्यादा रुपया लगेगा। पटेल कमिशन वहां आया। वहां की दर्दनाक कहानी को सुना। जब हमने बयान दिया कि वहां पर १२ नये पैसे मजदूरी मिलती है तो उन्होंने उसको मान लिया। वहां की गरीबी को मान लिया और यह भी मान लिया कि वहां पर ८० परसेन्ट लोगों के पास ऊनी वस्त्र नहीं हैं। अगर वहां पर पुआल न होता तो लोग जाड़ों के मारे मर जाते। वहां पर गरीबी इस किस्म की है कि ओढ़ने के लिये भी पुआल और बिछाने के लिये भी पुआल। जब तक उस स्थान को रेलों से कनेक्ट नहीं किया जायेगा तब तक वहां का पिछड़ापन दूर नहीं होगा। जब तक वहां जाने का रास्ता नहीं होगा, पुल नहीं होगा तब तक वहां के लोगों का भला नहीं होगा। इसलिये मैं प्रार्थना करूंगा कि हमारे इलाके से बहुत दूर के मिनिस्टर हैं...

श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) : आप के बहुत पास हैं।

श्री गहमरी : बहुत दूर के मिनिस्टर हैं, वे जानते भी नहीं होंगे कि क्या नक्शा है गाजीपुर का। यह भी नहीं जानते होंगे कि उस इलाके का किस तरह से और जगहों से सम्बन्ध विच्छेद है। मैं उनसे हाथ जोड़ कर विनती करूंगा कि एक दफे उस पूर्व के क्षेत्र में चलें, उस इलाके को देखें। रेल से चलें, पैदल भी घूमें और अनुभव करें कि उस इलाके को कैसे छोड़ा जा सकता है। उस इलाके की ओर स्पेशल ध्यान होना चाहिये, इसलिये कि वहां पर गरीबी बहुत ज्यादा है। इतनी ज्यादा है कि शायद ही हिन्दुस्तान के किसी किसी कोने में होगी। फिर भी वहां पर कई करोड़ आदमी रहते हैं। वहां पर आदमियों की कमी

[श्री गहमरी]
 नहीं है। आदमी बहुत है। वहाँ गल्ले की कमी है, कपड़े की कमी है, रास्ते की कमी है, व्यापार की कमी है। कोई धंधा नहीं है, खेती लाभदायक नहीं है। एक एक आदमी के पास आधा आधा एकड़ जमीन है।

एक माननीय सदस्य : सन्तति कैसी है।

श्री गहमरी : सन्तति तो बहुत है, चीन से मुकाबला कर सकती है। यह कानून है कि जहाँ गरीबी होती है वहाँ सन्तति की बढ़ोतरी बहुत होती है। मैं अपने गांव की बात कहूँ। इतने आदमी हैं कि ६ हजार तो फौज से पेंशन पाते हैं। इसके अलावा ४ हजार ऐक्टिव सर्विस में हैं। हम लोग सब चीजें करते हैं। हम लड़ने में तेज हैं, आज से नहीं हमेशा से। हम लोग चीन के मुकाबले के लिये हमेशा तैयार हैं। भोजपुरी इलाका हमेशा तैयार रहा है। इसलिये मैं कहता हूँ कि उन बेचारों का ध्यान कीजिये। अगर वहाँ का बिज बानाने से कुछ नुकसान भी सरकार का हो तो भी वहाँ तक लोगों को भलाई के लिये सरकार को पैसा खर्च करना चाहिये।

हमें बड़ी खुशी है कि स्लीपर बर्थ चलाई गई। स्लीपर बर्थ होना अच्छा है, लेकिन मुझे कुछ कटु अनुभव भी हुआ। पिछले दिन में मरते मरते बचा। हर ट्रेन में तीन या चार डब्बे स्लीपर बर्थ के लगाये जाते हैं। उसमें ताला बन्द हो जाता है। जो आदमी प्रतीक्षा करते हैं वे इतनी दूर होते हैं कि गाड़ी के अन्दर पहुँचना मुश्किल हो जाता है। लोग धक्का देकर उसे बाहर फेंक देते हैं। पिछली बार ३ मर्द, ३ बच्चे और दो एक औरतें मेरे सामने गिर गईं। इसलिये आप स्लीपर बर्थ और बढ़ाइये, वह आराम की चीज है लेकिन उससे सिर्फ इंटेलिजेंट पीपल ही फायदा उठा पाते हैं। गरीब नहीं उठा पाते हैं। जो नाह्वान्दा लोग हैं वे लोग फायदा नहीं उठा पाते। उन की तो बैठने की जगह भी छिन जाती है। स्लीपर बर्थ भी ज्यादा चलें लेकिन उसके

साथ गाड़ियों के डब्बे भी बढ़ायें। नहीं तो मैं बतलाता हूँ कि बहुत से आदमी उनमें बैठने वाले होंगे। उनमें से बहुत से आदमियों के ऐक्सिडेंट्स हो जायेंगे और आप उनको बचा नहीं पायेंगे।

Shri A. N. Vidyalkar (Hoshiarpur): Mr. Deputy-Speaker, at the outset I pay my compliments to the Railway Minister for his speech which was marked for its lucidity and moderation in approach. Mr. Dasappa rendered distinguished service and made brilliant contributions while he was Chairman of the Estimates Committee and his work there has raised very high hopes and I am quite sure that he will live up to that reputation. Most of the speeches were not realist while criticising the administration. Even while criticising we should take into account the progress that has been made. There are many encouraging features in the Railway Ministers speech and in the performance of the railways, as we know them from the report that has been presented. Last year, the outlook was very dark. We were feeling difficulties about the wagons; coal could not be transported and there were many other difficulties also. The credit goes to the ex-Railway Minister, Shri Swaran Singh and the present Minister, Shri Dasappa because we have been able to overcome all those difficulties. At present, just as the Deputy Minister of Railways has said, there is no difficulty about the wagons; not only are the wagons quite sufficient in number, but there are surplus wagons available for transport of goods. The capacity of wagons during the last war, at the peak period, was 102 million tons. In 1950-51, it was 93 million tons. Now, the capacity in 1960-61 has reached 156 million tons.

The construction of carriages and wagons has also improved and the number increased. In 1950-51 we were constructing 3,700 units only,

but in 1963-64 we were constructing 36,000 units and we hope to construct in 1964-65 40,000 units.

In the case of locomotives also—whether steam engines or electric engines or diesel locomotives—we are attaining self-sufficiency, and we can feel proud of the achievements in this field. With regard to fuel consumption, we are observing economics, and we are trying to find out ways so that fuel consumption is economised. In the report, however, it has not been stated how much economy has been achieved. I would like the Railway Minister to tell us, how much economy has already been effected. The number of accidents has been reduced and I hope that the number would still be reduced.

About corruption, I think that the Railway Minister has tried to take more credit than it is his due. I am not very much satisfied with what has been stated in his speech at page 24, namely, "The theft of booked consignments as well as of carriage and wagon fittings and other railway materials from yards, workshops, stores and loco sheds has been controlled." I do not think that these thefts and pilferages have been properly controlled and there is a lot of corruption and wastage of material, and much material is being pilfered.

If we look into the audit report for 1962-63 we will see that at present the percentage of pilferage is large and constantly increasing. The percentage of pilferage in 1959-60 was 20; in 1960-61, it increased to 26.33 per cent; then in 1961-62 it further increased to 29.66 per cent and then in 1962-63 it has been 27 per cent. This is the percentage of pilferage as compared to the total that the railway had to pay for the claims due to loss of material booked. From the above figures we know that the percentage of pilferage is increasing while the Minister has stated in his speech that this tendency is being curbed or controlled. Otherwise too, we know—and I think this is the ex-

perience of most of the hon. Members—that even in the first class compartments, the fittings are often removed, and are missing, and this increases the difficulty of the passengers. In the third class compartments also, the looking glasses, the taps, fans and bulbs are missing. These cases of pilferage have not been properly checked or controlled. My own suspicion is that mostly the railway staff itself is responsible for such things. These articles go back to the shops or to the contractors often again and often these fittings are again sold to the railways. This sort of thing goes on. So, this has to be controlled. Other hon. Members have also mentioned several cases of corruption. I think that in this matter the railways should take more care.

It has been stated that operating efficiency has increased. That claim may be made, but at present, the common passengers, primarily the third class passengers, had felt the sensation of improvement. My own impression is that the third class passengers, and the bulk of the railway passengers, do not feel that the railway's efficiency in the matter of operation has increased. Whatever claim we make here on the floor of the House should reflect really the feelings of the people. Otherwise, it will fall flat and nobody would believe us.

At present, we see that on the railway platforms—this is our daily experience—parcels are strewn about. The passengers feel a lot of difficulty on account of that. Further, the railways are not running to time. Punctuality should be observed.

I would also submit that the treatment by and behaviour of the railway staff towards the general public, has not so much improved as it should in a democratic set-up. I think that the railway staff needs a lot of training in this regard. My own impression is that if we really want to encourage the

[Shri A. N. Vidyalankar
spirit of service among the railway people, especially the officers' class, they should be made to learn the spirit of service during their training period, and they should be made to render practical service. I would go so far as to suggest that the candidates who want to join the high services should be made to do some service in the third class railway compartments; they should learn to perform even the smallest duties including the cleaning of latrines. If a person wants to serve the people, and if the services want to serve the people they should learn how to serve, and they should cultivate that spirit of service. That spirit is not being cultivated at present. I would say that the railway staff which daily comes into contact with the people must acquire proper attitude towards their master, the people.

Again, I say that the people in general should feel not only that we just go on claiming that the behaviour of the railway staff has improved but that the people should feel and say, "Yes, the railways have improved their behaviour has improved". The evidence of it should not come merely in our reports, but the proof should come from the people themselves.

With regard to new lines, it has been stated that new lines are being constructed. But I want to draw the attention of the Minister to two or three cases in Punjab. I think that Chandigarh which is the capital of Punjab should be brought prominently on the map of the railways. At present it is just on one side; it should be brought on the main line. Therefore, the Minister should keep this in mind and construct the line between Ludhiana and Chandigarh as early as possible, even in the Fourth Five Year Plan. Another railway line: Ropur should be connected with Chandigarh and similarly there should be a line from Jullundur to Garhshankar and up to Ropur and then to Chandigarh. These railways lines will bring Chandigarh on the railway map on

the main line. At present in my constituency I find that from Jullundur to Hoshiarpur and from Jullundur to Jaijon, a distance of 50 miles is covered by some trains in 6 hours. The timings and the speed of these trains are such that 50 miles are covered in 6 hours and people generally prefer to go by bus. Sometimes people who travel by rail start from Jullundur at 7 o'clock and reach some out of the way station at 10 or 11 o'clock in the night; they are stranded on the railway station platform. There are cases where thieves and dacoits start from some station, go to certain places, commit crime and come back to Jullundur. This position should be remedied.

About the crossings, I do not agree with the policy stated in the report. They have just repeated the present position. From Ropur to Nangal, a line was constructed for the construction of the Bhakra dam. In between the fields of individual farmers have been divided because the railway people made their own arbitrary alignment. The result is that the line runs through the field of a person and half of the field is on this side and the other half on that side. For 3 or 4 miles, there is no crossing. The railways say that if they have to construct a bridge or a crossing, the District Board or the State Government should partially take the financial responsibility. These people have been knocking at many doors for the last 10 years, going from this officer to that officer. Sometimes they go to the Punjab Government, sometimes to the district authorities and so on.

15.32 hrs.

[SHRIMATI RENU CHAKRAVERTY in the Chair]

I think people should not be made to run from pillar to post; they should not be made to suffer like this. I think in these cases it is the responsibility of the railway authorities and they should look to these difficulties. After all, it is our responsibility. We should appre-

ciate and understand where the people are suffering and their difficulties should be removed by us.

At present, the expense ratio in the Railways is very high. To give one instance, with regard to the grainshops that are being run for the employees of the total sales, 37 per cent goes towards salaries. The same is the case generally in the railways and that is why we get a return of only 1.79 per cent from our investments in the railways, which is very low. This position should be improved. In the budget, there is a tendency of over-estimating the expenditure and under-estimating the revenues. That is done generally and the railways also suffer from that.

Then, I find we are treating Pakistan very leniently. There is to be some reciprocity. Pakistan railway officials or other people who are entitled to get passes from the railways come to India to meet their relatives and others. Quite a large number of passes are given to them. I do not object to that, but when our people go to Pakistan for similar purposes, even when the officers go to Pakistan, the Pakistan Government does not treat them well and does not extend to them those concessions and facilities. This should be on a reciprocal basis.

With regard to the labour working in the railways, in order to settle disputes, there are certain principles accepted by all parties. We have negotiating machinery at various levels. But the negotiating machinery is not working and disputes remain pending for long time. At the lower level, the negotiating machinery does not work at all and there is no enthusiasm and spirit behind. If there is no spirit, what is the use of writing on paper and appealing to the workers, "Have the disputes settled through the negotiating machinery. Why do you want to strike or agitate?" I think unless our machinery is perfect, we would not be able to satisfy labour and we would not be able to deal with the

disputes properly. Every year we are repeating this. I think Minister should take very serious notice of it, because we have such a large army of workers and unless we satisfy the workers, we cannot move forward. We talk of workers' participation in management and so on. We talk about these big principles, but in practice, we are much behind. So, I respectfully request the Minister to improve the machinery and make it work in the proper spirit.

I would also draw his attention to the inadequate increase in DA which has been given. It is absolutely inadequate and we are not meeting the present requirements. DA should be linked with the rise in prices. Somehow or other a method should be found out for that. It is absolutely unjust to give Rs. 2 increase to a peon. I can understand giving Rs. 10 to a peon and Rs. 2 for an officer as increase in DA. But they give Rs. 2 to a peon and Rs. 10 to an officer. I think this matter has to be looked into. Also, in the report, I have not found any appreciation for the common workers who are working in the railways. That was very necessary and the Minister ought to have appreciated their services.

श्री माते (टीकमगढ़) : सभापति महोदय, मैं आपकी मार्फत रेलवे मन्त्री महोदय और उनके मन्त्रालय का ध्यान सन् १९५२ में की गई चर्चा के बारे में दिलाना चाहता हूँ। सन् १९५२ में स्वर्गीय राष्ट्रपति डा० राजेन्द्र प्रसाद जी का प्रस्थान टीकमगढ़ जिले में हुआ था। उसमें राष्ट्रपति जी ने परम पूज्य राष्ट्रपिता महात्मा गांधी जी की प्रतिमा का अनावरण टीकमगढ़ किले के सामने किया था। उस सभा के सभापति महाराज वीरसिंह देव थे। उस अवसर पर जनता की ओर से राष्ट्रपति जी को एक ज्ञापन दिया गया था जिसमें यह निवेदन किया गया था कि यह हमारा एक गरीब ब पिछड़ा हुआ इलाका है। यहाँ की जनता भूखी वह त्रस्त है और हमारी दयनीय अवस्था की ओर ध्यान दिया जाय।

[श्री म.ते]

राष्ट्रपति जी ने अपने उद्घाटन भाषण में कहा था कि टोकमगढ़ को जनता बहुत ही गरीब है इसलिए यहां पर जनता की सुख-सुविधा के लिए यातायात में कमी को पूरा किया जाय और यहां पर एक दो नई रेलवे लाइनें बनाई जायें जिससे यहां की जनता हर प्रकार से सुखी रहे। राष्ट्रपति जी ने अपनी प्यारी जनता को यह साहस बंधाया था कि मैं रेलवे मंत्री से इस विषय में जरूर ही परामर्श करूंगा और द्वितीय पंचवर्षीय योजना में नई रेलवे लाइनें जरूर ही निकलवाऊंगा। राष्ट्रपति जी ने रेलवे मंत्री को इस बारे में पत्र दिया भी था जिसमें दूसरी पंचवर्षीय योजना के दौरान में झांसी से टोकमगढ़ होकर जबलपुर तक रेलवे लाइन बिछाने का मुझाव दिया था। रेलवे मंत्री का एक पत्र पब्लिक के पास पहुंचा, जिसमें लिखा गया था कि दूसरी पंचवर्षीय योजना में इस रेलवे लाइन के बारे में प्रस्ताव लाया जायेगा। उस पत्र से जनता को सुख हुआ और उसने सोचा कि राष्ट्रपति डा० राजेन्द्र प्रसाद के नाम से वह रेलवे लाइन खोली जायेगी और उसमें जनता को बहुत सुविधा होगी।

१९५५ में नकशा वगैरह खींचा गया था। उसमें एक लाइन है झांसी से जबलपुर टोकमगढ़ होने हुए और दूसरी लाइन है ललितपुर से टोकमगढ़, छतरपुर, पन्ना और सतना तक। ये दोनों लाइनें जनता के लिए बहुत सुविधाजनक हैं और उनमें जनता को बहुत लाभ होगा। वहां की जनता बहुत गरीब है। इसके अतिरिक्त वह एक उकैत मरकार है। डाकुओं को पकड़ने के लिए लगाने लाखों रुपये सिपाहियों वगैरह पर तो बर्बाद है। अगर यह रेलवे लाइन बन जाये तो बर्बाद लाखों रुपये बच जायें और पब्लिक को बहुत सुविधा हो जाये। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि अगर राष्ट्रपति डा० राजेन्द्र प्रसाद के नाम से यह रेलवे लाइन

खोली जाये, तो जनता को बहुत सुविधा होगी और राष्ट्रपति का नाम हो जायेगा।

मैं रेलवे मंत्री को कहना चाहता हूँ कि पहली और दूसरी पंचवर्षीय योजनायें तो खत्म हो गईं और तीसरी पंचवर्षीय योजना भी खत्म होने वाली है। अगर इस योजना में इस रेलवे लाइन को भी रखा जाये तो जनता को बहुत सुविधा हो जायेगी। मैं कहना चाहता हूँ कि डा० राजेन्द्र प्रसाद ने बारह साल तक राष्ट्रपति के रूप में हिन्दुस्तान की राजगद्दी पर बैठ कर कार्य किया। देश के कोने कोने में उनका नाम हो रहा है। अगर उनके नाम से यह रेलवे लाइन निकाल दी जाये तो वहां की जनता को बहुत लाभ होगा। वह इलाका बहुत पिछड़ा हुआ है। इस रेलवे लाइन को खोले जाने से वह आबाद हो जायेगा और उसके विकास और उन्नति में सहायता मिलेगी। इसलिये मैं प्रार्थना करता हूँ कि इस रेलवे लाइन को जल्दी निकाला जाये।

मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया।

एक माननीय सदस्य : इससे मिनिस्टर साहब का भी नाम हो जायेगा।

श्री माते : जी हाँ। इससे मिनिस्टर साहब का भी नाम हो जायेगा।

श्री शिव नारायण (बांसी) : चेयरमैन महोदया, मैं आपका बड़ा अनुग्रहीत हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया। मैं इस डिस्कशन में भाग लेने के लिए कल दिन-भर और आज दिन-भर बैठा रहा।

सब में बड़ी शिकायत मुझे इस रेलवे डिगिटमेंट से यह है कि अंग्रेज चला गया, लेकिन उसकी ट्रेडीशनज अब भी इस देश में कायम रखी गई हैं। अंग्रेज ने तीन किस्म की रेल इस देश में चालू की थी और वह आज भी चालू है। दुनिया के और मुल्कों में

एक ही किस्म की ट्रेन चलती है, जिसमें उनके उद्योग-धंधे बड़ें। लेकिन हमारे देश में आज भी तीन किस्म की ट्रेन चलती हैं। मैं चाहता हूँ कि जो बड़े बड़े अपसरान और स्पेशलिस्ट्स बैठे हुए हैं वे इस बात को नोट करें। मैं श्री दासप्पा को इस बात के लिये धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने रेलवेज में पेन्शन स्कीम को प्रारम्भ किया है। अपसरानों को इस बारे में बड़ा प्रज था। अब वे कान खोज कर सुन लें कि कांग्रेस गवर्नमेंट के नये रेलवे मिनिस्टर ने उनको यह नई सुविधा दी है। इसलिए अब उनको भी बदल जाना चाहिए और हिन्दुस्तान को अपना हिन्दुस्तान समझना चाहिए और रेलवेज में सुधार करना चाहिए वना वे जिम्मेदार हैं—ये जो अफसरान गैलरी में बैठे हैं वे बड़ी शिकायत मुझसे करते हैं। मैं लेकर वकर हूँ। मैं जानता हूँ कि रेलवेज में अफसरों बड़े लोग नीचे के कर्मचारियों के साथ दुर्व्यवहार करते हैं वे कान खोज कर सुन लें।

१९६० में जो लोग डिस्मिस हुए थे, मैं अपील करता हूँ कि उनको रीइन्स्टेट किया जाये। माननीय मंत्री ने पेन्शन की जो व्यवस्था की है वह एक बहुत अच्छी योजना है उस पर हमारा बड़ा भरोसा है। मैं पिछले साल रेलवेज पर नहीं बोला लेकिन आज मैं कहना चाहता हूँ हम उम इलाके से आते हैं जो कि नेपाल वार्डर पर है। लखनऊ से आसाम तक हमारी एक गाड़ी सिलगुड़ी तक जाती है। वह सिंगल लाइन है छोटी लाइन है। मैंने इस ह उम में रेलवेज के बारे में अपनी फ्रस्ट स्पीच में कहा था कि उसको डबल लाइन बना दिया जाय लेकिन उसकी कोई सुनाई नहीं हुई। न डिपार्टमेंट ने सुना और न मिनिस्टर ने सुना। श्री शाह-नवाज खां इस वक्त हाउस में नहीं हैं। मैं उनको चैलेंज करता हूँ। मैंने उनको चिट्ठी लिखी थी, लेकिन कोई सुनाई नहीं हुई। श्री रामास्वामी को भी मैंने चिट्ठी लिखी

थी लेकिन कोई सुनवाई नहीं हुई। यह बहुत छोटी बात थी।

खाने की जो व्यवस्था है, उसको चेंज किया जाये। अभी जब एक मेम्बर ने खाने की व्यवस्था का जिक्र किया, तो उनको चैलेंज किया गया। मैं कहता हूँ कि डिपार्टमेंटल केटरिंग को फौरन चेंज करना चाहिए। मैं समझता हूँ कि इस हाउस का हर एक मेम्बर इस बात में मेरे साथ एग्रीड है। सरकार केटरिंग को किलनर कम्पनी को दे दे, प्राइवेट सेक्टर को सौंप दे। वे बढ़िया काम करेंगे। सरकार के जो नौकर लोग हैं, वे डेभ केयर करते हैं। वे न मेम्बरों की परवाह करते हैं और न साधारण सिटिजन की परवाह करते हैं। वे त्रिमी की परवाह नहीं करते हैं। जो कुछ उनके मन में आता है वे दे देते हैं। वे चांग में पानी भिला देते हैं। आज लोगों को अच्छा खाना नहीं मिलता है। वर्तमान व्यवस्था को बदल कर अगर किलनर कम्पनी को यह काम दे दिया जाये, तो काल से बढ़िया खाना मिलने लगेगा।

इस डिपार्टमेंट से जितनी आमदनी होती है, उसको इस विभाग का विस्तार करने और लोगों को सुविधायें देने में इस्तेमाल करना चाहिए। मंत्री महोदय ने अब पेन्शन की व्यवस्था कर दी है। अब उन लोगों की लाइफ की सिक्योरिटी हो गई, हम ने प्राखिरी मिन्ट तक के लिए उनकी लाइफ की सिक्योरिटी कर दी। अब उनका इस डिपार्टमेंट को डेवेलप करना चाहिए। यह एक अर्निंग डिपार्टमेंट है। इससे काफी इनकम होती है। वह पैसा देश में इन्वेस्ट करना चाहिए। मुल्क के डेवेलपमेंट के लिए मीन्ज आफ कम्प्यूनिक्शन नेसेसरी हैं।

मैं तराई के इलाके से आता हूँ। जब श्री लाल बहादुर शास्त्री रेलवे मिनिस्टर थे, तो सहजनवा से मेहदावल और बांसी होते

[श्री शिवनारायण]

हुए उत्तरावल तक रेलवे लाइन बिछाने की एक स्कीम थी। उसमें भवनमेंट का कारोड़ों रुपया खर्च होने वाला था। सरकार को उस रुपये को खर्च करना पड़ेगा, क्योंकि उसने जिम्मेदारी अंदाई है। श्री नाथपाई या प्रोफेसर साहब ने जिम्मेदारी नहीं अंदाई है। इस सरकार ने जिम्मेदारी अंदाई है इसलिए वह इस रेलवे लाइन को बनाए। जब उनका टाइम आया, तो देखेंगे। आज यह सरकार इक्वटारे-बकत है। आज हुकूमत चला रही है। वह इस रेलवे लाइन को बना जयि, तार्कि उसका नाम रहे। अगर सरकार ने वहां पर यह रेलवे लाइन बना दी, तो हमारा बिजिनेस डेवेलप हो जायेगा। आज स्थिति यह है कि जं: कुछ हम पैदा करते हैं, वह शहरों तक नहीं पहुंच पाता है। आज हम कलकत्ता में चावल नहीं भेज पाते हैं, क्योंकि तमाम रुकावटें और प्रतिबन्ध बने हुए हैं। अगर सरकार मार्केट को फ्री कर दे, तो यह सारा फूड प्राबलम हल हो जाता है। रफी अहमद फिदवई मरहूम का रिपोर्ट मौजूद है। मैं फूड मिनिस्टर साहब को कहना चाहता हूं कि अगर मीन्ज आफ कम्यूनिकेशन्ज ठीक कर दिये जायें, तो हम बढ़िया से बढ़िया चावल कलकत्ता में भेज सकते हैं। कलकत्ता के बाजारों में हमारा चावल बिक सकता है और हमको काफी इनकम हो सकती है।

गोरखपुर में सरकार एक फ्रंटलाइजर फ्रैक्टरी खोल रही है। मैं मंत्री महोदय को एक कन्क्रीट सजेन्टियन दे रहा हूं। शाहगंज से एक रेलवे लाइन निकलेगी गोरखपुर तक। मेरा मुझाव है कि शाहगंज से फैजाबाद और बस्ती होते हुए गोरखपुर तक एक रेलवे लाइन निकाल दी जाये। इसमें कम माइलेज होगा और सरकार का कम पैसा लगेगा। लेकिन मैं अपनी बात वह जाऊंगा और ये आफिसर सुनेगे और टोपरी में फेंक देंगे। वे परवाह नहीं करेंगे। वे मेरी बजट की स्पीच को खोल कर नहीं पढ़ेंगे। मैं कहना

चाहता हूं कि १९६२ के रेलवे बजट के बारे में मेरी स्पीच को पढ़ा जाये। कोई कमप्लायेंस नहीं होता है। अगर इंग्लैंड की पार्लियामेंट में कोई मेम्बर कोई बात प्वाइंट आउट करता है, तो वहां की भवनमेंट उसका बारे में बहुत स्ट्रिक्ट होती है और उस पर अमल करावती है। यहां पर डेमांक्रेसी का बहुत दम भरा जाता है, लेकिन हम लोगों की राय की कोई परवाह नहीं की जाती है। इंग्लैंड में एक क्वेस्टियन था कि कौन जिम्मेदार है इस मुलामें। डेमांक्रेसी में सबसे बड़ा जिम्मेदार कौन है? यह ब्युरोक्रैटिक सेट-अप, ये अफसरान जिम्मेदार हैं। मैं तो पांच बरस के लिए हूं और छठे बरस में यहां नहीं हूँऊंगा। ये अफसरान जिम्मेदार हैं और उनको अपनी जिम्मेदारी सम्भालनी चाहिए। अगर उन्होंने अपनी जिम्मेदारी नहीं समझनी है और काम नहीं करना है, तो उनको अलग हो जाना चाहिए।

सब से बड़ी रिमाकैबिल बात मैं यह कहना चाहता हूं कि तमाम सदस्य बोल गए— सोशलिस्ट, डा० लोहिया, कम्युनिस्ट, सब बोल गए, हरिजन भाई भी बोल गए, लेकिन किसी ने एक जेन्विन बात को नहीं कहा। गरीब हरिजनों को जं: रिजर्वेशन मिलता था— दासप्पा साहब इस बात को नोट करें—, श्री जगज वन राम के जमाने में जं: रिजर्वेशन किया गया था, मुप्रोम कांर्ट के जजमेंट के बाद उनकी प्रोमोशन बन्द हो गई। हमारे लड़के यूनिवर्सिटी पास हैं, बी० ए० पास हैं, हाई स्कूल पास हैं, वे इम्तहानों में बैठते हैं, लेकिन सरकार उनको नहीं लेती है और हरिजन बेचारे बिल्कुल साफ हो जाते हैं। मैं यह पूछना चाहता हूं कि जं: रिजर्वेशन दिया गया था, क्या वह पूरा किया गया। वह पूरा क्यों नहीं किया जाता है?

श्री हरि विष्णु कामत (हांगगाबाद) :
यह धार अन्याय है !

श्री शिव नारायण : अपोजीशन भी उस में शामिल है। वे लोग भी नहीं बोलते हैं। वे भी वैसे ही है।

श्री हरि विष्णु कामत : मैं यह कह रहा हूँ कि यह धोर अन्याय है।

श्री शिव नारायण : मैं कहूँगा कि इस बात को आप भूल न जायें। मैं कहूँगा कि इस समय सबसे बड़ी तादाद में जंग माइनिंग रिटी है, वह हरिजनों की है। मुझे याद है पंडित पन्त ने एक बार कहा था नेशनलिस्ट मुसलमानों से कि वह मुस्लिम लोग से इसलिए बात करते हैं कि मुसलमान सबसे बड़ी माइनिंग रिटी है। मैं कहता हूँ कि आज सबसे बड़ी माइनिंग रिटी हरिजनों की है। गवर्नमेंट को चेरा जाना चाहिये। जितना आपने कहा है हम उतने की ही मांग करते हैं, अधिक की मांग नहीं करते हैं। अगर मैं अधिक की मांग करूँ तो मेरा कान बाट दीजिये। हमारी जाति के लोग चपड़ासी नहीं हों; पाते हैं, कुली नहीं हों पाते हैं, लाहा ढाने का जंग काम हाता है, उस काम को करने के लिए फिट नहीं समझे जाते हैं। ये जगहें हमें आप देने को तैयार नहीं हैं। खानसामा जब रखने की बारी आती है तब भी वह दिया जाता है कि पंडित को ही लेगे। यह ठीक नहीं है। हमारी यह जंग मांग है इसको आप पूरा करें।

मैं आपके सामने अपने यहां जंग रॉडवेज है, उसकी मिसाल रखना चाहता हूँ। उत्तर प्रदेश पर मुझे गुमान है। वहां पर रॉडवेज में कोई कुर्रेशन नहीं है। वहां रॉडवेज में सही मानों में राम राज्य है। उसमें एक भी अफसर, एक भी कन्डक्टर, एक भी ड्राइवर एक पैसे की भी चंरी नहीं करता है। यह इन्तजाम है यू० पी० गवर्नमेंट का। इससे आपका सबक लेना चाहिये और अपने विभाग में से रिश्तत-खंरी को समाप्त करना चाहिये। रॉडवेज की तरह आपका यहां भी ईमानदारी लानी चाहिये।

मैं कहता हूँ कि रेल के पेरैलल आप बसिस चलने दीजिये। लाइनों के साथ साथ आपकी

जमीन पड़ी हुई है। वहां पर घास आदि उगती है। उसका मिसयूज होता है। वहां पर जंग स्टेशन मास्टर होता है, उसकी गायें चरती हैं। इस तरह वा जंग मिसयूज है, इसको आपको रोकना चाहिये। आप अपने डिपार्टमेंट में पेशन लोगों को दे रहे हैं। लेकिन जो इसमें कुर्रेंट लोग हैं, उनके खिलाफ आप सख्त कार्रवाई करें। उनको आप निलामें, उनको आप बर्निंग दें, उनको आयरन हैड के साथ दबायें। इससे बिना आपका काम नहीं चल सकता है। जमीन जंग रेलवे की खाली पड़ी हुई है, उसमें आप पेड़ लगावयें। आज इससे बारे में एक सवाल हुआ था और मैं भी सवाल पूछने वाला था लेकिन मुझे मौका नहीं मिला। यह कहा जाता है, साथियों; पेड़ लगायें, साथियों पेड़ लगायें। लेकिन हां क्या रहा है, इसको आप देखें। एक तरफ तो यह नारा लगाया जाता है और दूसरी तरफ पेड़ काटते आप चले जा रहे हैं। हिन्दू संस्कृति वा आप बहुत दम भरते हैं। लेकिन आप इस खाली जमीन पर पेड़ लगाना नहीं चाहते हैं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में एक साधू ने एक नदी के किनारे पेड़ लगाया, उसको भी गवर्नमेंट ने कटवा दिया। आप को चाहिये कि आप आम के, जामुन के फलदार पेड़ लगावयें। कुछ दिन के बाद इनसे आकां मुनाफा हां सकता है। आप शीशम के पेड़ लगावयें, आपका कुछ समय बाद लकड़ी मिल सकती है। आप अमरीका से स्लीपर मंगाते हैं और प्रत्येक का ३१ रुपये से ऊपर दाम देते हैं लेकिन अपने मुल्क में बारह और अठारह रुपये में ही मिलता है और उस पर भी आप लेने को तैयार नहीं होते हैं। इस सब का क्या नतीजा निकलेगा, इसको आप देखें।

यह एमरजेंसी का पीरियड है और अब आपको सावधान हां जाना चाहिये। मुल्क का आपको बफादार बनना चाहिये। मुल्क को आपको बनाने की कोशिश करनी चाहिये। चौदह बरस तक आप गफलत में संयें रहे हैं, अब १९६२ में आप जागें। १९६२ की

[श्री शिवनारायण]

को चोट है, उसको आप भूल न जायें। मैंने अपने डिफेंस मिनिस्टर से कहा था यू आर रिसपांसिबिल फार दी डिफेंस आफ नेपाल। आप वहां तक सड़कें बनाइये, उस इलाके तक पहुंचने के लिए रेल दीजिये। आप नेफा तक पहुंचने के लिए रेल दीजिये ताकि हमारी फीजें वहां आसानी से जा सकें, हम गल्ला वहां आसानी से पहुंचा सकें। ऐसा न हों कि हम अपने जवानों के लिए स्वेटर, कपड़ा आदि ही आसानी से न पहुंचा पायें। इस मामले में सबसे अधिक जिम्मेवारी आपकी है। देश का विकास आप पर, देश का विकास रेलों पर बहुत हद तक निर्भर करता है। इस काम को आज अगर हम नहीं करेंगे तो कब करेंगे। यह बहुत जरूरी है। आप इस ही तरफ ध्यान दें।

आप कर्टसी भीक मनाइये। आज रेलों में कर्टसी नहीं है, स्टाफ में कर्टसी नहीं है। मैम्बरजें पार्लियामेंट तक जब रिजर्वेशन कराने के लिए जाते हैं, तो उनका भी बड़ी दिक्कत होती है। जहां तक तीसरे दर्जे के मुसाफिरों का सम्बन्ध है, उसकी जहालत है, उसके बारे में जितना भी कहा जाए कम होगा। ८५ परसेंट मुनाफा आपको थर्ड क्लास पैसेजजें से होता है। उसकी हालत जो गाड़ी में होती है, उसका अनुमान लगाना कठिन है। गाड़ियों में ये मुसाफिर जानवरों की तरह से भर कर जाते हैं। जब इस तरह के दृश्य फारेनर देखते हैं तो हकाली नाक कटत है, हमारी बदनामी होती है। जो गरीब आदमी हैं, उसकी तरफ आप ध्यान दें। बीस परसेंट के गरीब हम को एम० पी० या अफसर लांग जो कि फर्स्ट क्लास में चलते हैं उनसे आमदनी होती है लेकिन वह पैसा हम को नहीं मिलता है, उसमें तो कागजी कारंवाई ही होती है एक डिपार्टमेंट से पैसा दूसरे में जाता है, जोहिया साहय ने ठीक ही कहा है कि ये क्लासिस जा हैं, इनका आप खत्म कर दीजिये और एक थर्ड क्लास आप रखिये। सभी की

एक ही ड्रेस, एक यूनिफार्म हानी चाहिये। ग्राम तौर से जो छोटे रेल कर्मचारी हैं, उनकी परवाह नहीं की जाती है। उनका ग्रामको ब्याल रखना चाहिये।

श्री श्रींकार सासु बैरवा : यात्रियों की पदवी इन्होंने सूत्रों से मिलाई है। यह जो शब्द इन्होंने इस्तेमाल किया है, यह पार्लिया-मेंटरी नहीं है। इसका इन्हें वापिस लेना चाहिये।

श्री शिव नारायण : जानवरों की तरह मैंने कहा है कि वे यात्रा करते हैं। हम भी उस में आ जाते हैं। हम बरी नहीं हैं। लांग पायदानों पर खड़े होकर सवारी करते हैं। किसी का बाजू टूट जाता है, किसी को कोई दूसरी चोट लग जाती है। इस तरह की जो चीजें हैं क्या आप में से किसी ने उसका खिलाफ प्रोटेक्शन किया है ?

सभापति महोदय : माननीय सदस्य अब धरम करें।

श्री शिव नारायण : मैं खत्म कर रहा हूँ।

मैं अन्त में इतना ही कहना चाहता हूँ कि सरकार को निराया काम करना चाहिये। लखनऊ से बस्ती तक का निराया १९४६ में बीस आना हुआ करता था जो आज सवा पांच रुपये है। इसका सरकार काम करे ताकि गरीब लोगों को राहत मिले।

इन शब्दों के साथ जो शब्द मैंने इस्तेमाल किया है उसको मैं वापिस लेता हूँ। मैं आपका अनुग्रहीत हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। जब हम किसी चीज को ज्यादा फील करते हैं तो गुन्स में कुत्तु शब्द कह जाते हैं। रेलवे विभाग को सावधान रहना चाहिये। मन्त्री महोदय ने जो एक नया स्टेप लिया है, उसका मैं स्वागत करता हूँ। मैं चाहता हूँ कि डिपार्टमेंट उस पर अमल करे। पेंशन की

सुविधा जो दी गई है, यह बहुत बड़ी सुविधा है। यह कांग्रेस गवर्नमेंट ने दी है। कोई दूसरी गवर्नमेंट होती तो वह नहीं दे सकती थी।

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

Shri S. M. Banerjee: Madam Chairman, I congratulate the railway employees for the excellent work they have done during the emergency. I would only take up two issues—the negotiating machinery, i.e., Whitley Council and dearness allowance.

On the 17th of this month there was a very big demonstration by the railway employees under the able leadership of the All India Railwaymen's Federation. Their main demand was the grant of increased dearness allowance. They said: either hold the price line or revise the dearness allowance upwards. I am surprised at the way in which the Finance Minister treated the Central Government employees. The recent increase of dearness allowance, which is Rs. 2 in the case of those who are getting Rs. 70 or 75 and 5 and 10 in the case of those getting more, is no solution to the problem. I would request the Railway Minister to get it verified from the Finance Minister whether this has neutralised the increase in cost of living up to 135 points. On 1st November 1961 the dearness allowance was increased. At that time the minimum was only Rs. 5. The All India Railwaymen's Federation, the All India Defence Employees Federation and other Central Government employees' unions protested against this and demanded that the whole matter should be referred to arbitration, because they felt that the increase of Rs. 5 was so meagre and it did not compensate the rise in prices. Now that Rs. 2 has been sanctioned, I would request the Railway Minister that this should be paid from 1-11-1961. Whatever may be the amount, Rs. 2, 5 or 10, if it is paid from 1st November 1961 that will give a feeling to the Central Government

employees in general and the railway employees in particular that the Finance Minister has tried to neutralise up to 135 points. The biggest tragedy is that the Finance Minister is trying to hoodwink the railway employees and other employees by saying that he is paying this amount from 1st July 1963.

If we take the 1st July 1963, the cost of living index according to the Finance Minister is 133.8 and according to our calculation it is 138. Since it is 10 points more than 125, the employees rightly deserve another increase from 1st April 1964. I would, therefore request the Railway Minister that this demonstration, which was a small manifestation of the growing anger of the railway employees, should be noted and that he should take up this issue with the Finance Minister and see that the railway employees, who did so much for the country during the emergency and other times, are not deprived of their legitimate demand for a higher wage or higher dearness allowance.

None of the Central Government employee, especially the railway employee, wants that there should be constant increase in dearness allowance. They want the prices to be pegged somewhere. But since the Government has so miserably failed in holding the price line, there is no option or alternative for the Central Government employees, including railway employees, but to demand higher dearness allowance.

16 hrs.

Coming to the second point, my hon. friend, the Deputy Minister of Railways, Shri Shahnawaz Khan, raised yesterday the question of Whitley Council. He mentioned that because the right to strike is not going to be there the railway employees and their leaders are not going to accept it. That is absolutely true. The railway employees or the other Government employees and the workers in general in the country got this right to strike

[Shri S. M. Banerjee]

as a legal and constitutional right after 100 years of sacrifice and they are not going to give it up. The Whitley Council may come or may not come; the negotiating machinery may exit or may not exist, the right to strike will not be misused. As he said, in 1960 the railway employees went on a strike. But it must be noted here that the hon. Prime Minister refused to meet the delegation of the Joint Council of Action; the hon. Finance Minister did not talk to them. The hon. Railway Minister, the hon. Defence Minister and all hon. Ministers—we wanted to meet the entire Cabinet—had enough time to talk to Mr. Chou En-lai and to President Ayub Khan but they did not think it proper to talk to the representatives of the Central Government employees. And the net result was that there had been a strike.

Naturally, we expect that the demands should not be allowed to be accumulated. There should be proper ventilation of grievances and, I am sure, there are not going to be strikes. The hon. Home Minister said in this House, "My intention is that the strike should be declared superfluous". I agree to that. Let there be some good machinery, whether the Whitley Council or the negotiating machinery. Let there be provision for compulsory arbitration and adjudication and there will not be a strike. If the right to strike is to be taken away by giving them the Whitley Council, not only the railway employees but the Central Government employees as a whole will reject this Whitley Council. They will never accept the Whitley Council at the cost of their right to strike.

My third point is....

Mr. Chairman: The hon. Member wanted to place only two points.

Shri S. M. Banerjee: I said, three. I will take only two minutes more.

My third point is about the cases of victimisation. There are still some employees who merely participated in

the strike and who have not been taken back. I would only request the hon. Minister, whose heart bleeds for the railway employees, to reconsider their cases and see that they are taken back.

Much has been said about the Chittaranjan Locomotives and the nice work that the employees have done. But it is a tragedy that the Union has not yet been recognised. I am yet to get an answer from the hon. Deputy Minister or from the hon. Minister as to why this Union has not been recognised.

With these words I would once again request the hon. Minister kindly to consider this and see that the growing discontent among the railway employees is not allowed to spread to other Government employees. I am sure, now that my hon. friend, Shri Peter Alvares, is here, this House will be benefited by his good advice and the hon. Minister will find time to call the representatives of the railwaymen, discuss with them this problem and settle every matter across the table and around the table and will not allow this discontent to grow further.

श्री तु० राम (सोनबरमा) : सभापति महोदय, रेलवे वजट पर जो बहस हो रही है उस का स्वागत करते हुए मुझे चन्द शब्द आप के माध्यम से रेलवे मंत्रालय से कहने हैं। हिन्दुस्तान के अन्दर डिमाक्रेटिक सोशलिज्म लाने और करप्शन को मिटाने की बात चल रही है। करप्शन आज इतने व्यापक पैमाने पर फैला हुआ है कि आज सरकार और देश का दम घुट सा रहा है। इसके लिये हमारे मिनिस्टर और बड़े बड़े नेता संकल्प कर चुके हैं। हमारी योजनायें क्यों फेल हो रही हैं, हमारी प्रगति आज क्यों रुकी हुई है, आज सारी दिक्कतें क्यों आ रही हैं। इस के मूल में है करप्शन और भ्रष्टाचार। जब तक यह भ्रष्टाचार नहीं

मिटता है तब तक हिन्दुस्तान का राष्ट्र आगे बढ़ने वाला नहीं है, चाहे चाइना से मुकाबला हो चाहे पाकिस्तान से। आज यह एक बहुत अहम सवाल है। आप के ऐलान पर कुछ भरौसा हुआ है। आप ने हर सेक्शन के लोगों से अपील की है कि वे कर्रेशन को मिटाने में आप के साथ सहयोग करें। मैं उदाहरण के तौर पर बतलाना चाहता हूँ कि किस तरह से रेलवे में भ्रष्टाचार है। एक ब्रिज के कंस्ट्रक्शन का सवाल उठा। वह ब्रिज झांसी डिवीजन में १४ मील और १७ मील के बीच में बनने वाला था सन् १९६३ में। उस के टेन्डर मांगे गये। टेन्डर दिये गये और उन में जो लोएस्ट टेन्डर दिया गया वह करीब ६ लाख ३८ हजार का था। उस टेन्डर के लिये नेगोशिएटिंग कमिटी ने कहा कि कुछ कम करना होगा। लेकिन कंट्रैक्टर कम करने के लिये राजी नहीं हुआ। इसलिये उसे डिपार्टमेंट द्वारा रिजेक्ट कर दिया गया। दुबारा टेन्डर काल किये गये। रिकाल में मैं चार टेन्डर आये जिन में जो लोएस्ट टेन्डर था वह एक मुरत सिंह का था।

श्री मृत्याल राव (महबूबनगर) : नाम मत बोलो।

श्री तु० राम : मैं नाम बतलाने के लिये तयार हूँ।

श्री मृत्याल राव : मत बोलो।

Mr. Chairman: Surely, hon. Member is not regulating the debate. The Chair has to regulate it. I would request the hon. Member that, even though he may be a whip, he should not intervene and interrupt.

Shri Muthyal Rao: I interrupted as a Member and not as a whip.

श्री तु० राम : जो लोएस्ट टेन्डर आया उसके लिए जो पहली कमिटी बैठी उसने नाम रिक्मेन्ड किया। लेकिन फिर उसको कंसल कर दिया गया। दूसरी कमिटी ने

सेलेक्शन के समय ठेकेदारों को नहीं बुलाया। इस की शिकायत इंजीनियर के पास हुई, जेनरल मैनजर के पास हुई और यहां तक कि रेल मंत्रालय के मिनिस्टर के पास हुई। यहा रेलवे मिनिस्टर से मेरी पर्सनल बात-चीत हुई। मैं खुद इस केस को ले कर गया क्योंकि कर्रेशन का सवाल था। ३० हजार रु० उस कंट्रैक्टर से मांगे जा रहे थे। आप देख लीजिये कि ६ लाख ३८ हजार रु० से कम हो कर लोएस्ट टेन्डर ५ लाख ८२ हजार के करीब का आया। उस से सरकार को ५६ हजार रु० का फायदा होता था। मैं १७ जनवरी को रेल मंत्री से मिला, मैंने उनसे कहा कि उस कंट्रैक्टर के साथ बेइन्साफी हुई है, वे उस का देखें और जो एप्रिमेंट हो रहा है उस का रोका जाये, जितने भी कागज पत्र हों उन को रोका जाये। मेरी बात टेलिफोन से हुई थी। मेरे पास ऐसे ऐसे कागज रखे हुए हैं कि जब एन्क्वायरी होगी तो मैं उन को पेश करूंगा। पार्लियामेंट के सामने बतला देने से उस का क्ल नहीं रह जायेगा और शायद मामले को साबित करने में दिक्कत हो। इसलिये मैं उस का रिफरेंस इस समय नहीं दे रहा हूँ। मैं रेलवे मंत्री से कहूंगा कि जब उन के सामने मामला आया है तो हिम्मत के साथ उस पर गौर किया जाना चाहिये था, उस की जांच पड़ताल होनी चाहिये थी और जो सम्बन्ध अफसर था उस को सस्पेन्ड किया जाना चाहिये था। अगर वह हिम्मत मंत्री जी नहीं रखते हैं तो उन को खुद रिजाइन कर देना चाहिए था। कर्रेशन का सवाल उन के सामने लाया गया अगर उस के ऊपर तबज्जह न दी जाये तो यह बड़ी तकलीफ की बात है। मैं आप का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ, मैं चैलेंज करता हूँ कि मैं उस केस को साबित करने के लिये तैयार हूँ। जो सम्बन्ध अफसर है उस को सस्पेन्ड किया जाये, एन्क्वायरी हो और जो एप्रिमेंट किया गया है उस को बन्द किया जाये।

[श्री त० राम]

16.09 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair.]

अब मैं छोटे छोटे करप्शन के मामलों पर आता हूँ। छाई उठाने का काम कंट्रैक्टर को दिया जाता है। रेलवे स्टेशन पर एंजिन से जो कोयला गिराया जाता है उस को उठाने का कंट्रैक्ट दिया जाता है। मैं कहने के लिए तैयार हूँ कि जो छाई गिराई जाती है उसमें कम से कम ७५ परसेन्ट कोयला होता है। २५ परसेन्ट राख उठाई जाती है। जो रेलवे के आदमी हांते हैं वे सारे के सारे मिल कर कंट्रैक्टर को कोयला सप्लाई करते हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि सहरमा में एक कंट्रैक्टर था जिस के पास खाने का ठिकाना नहीं था लेकिन आज वही छाई उठा कर लखपति बन गया है। और जो व्यक्ति उसके खिलाफ जाता है उस को वह पैसा दे देता है। अगर मैं उसके खिलाफ जाऊँ तो वह मुझ को पैसा दे देगा। मैं कहता हूँ कि इस की छानबीन होनी चाहिए और जो छान बीन होगी उसमें सहायता कर के इसको साबित करने को तैयार हूँ।

तीनरी बात मैं कहना चाहता हूँ कि जो इन्साफ की परम्परा है वीकर सैक्शन के साथ उसको आपको बरतना चाहिये। जो नीति आप उनके लिए बनाते हैं और जो फंसला सुप्रीम कोर्ट करता है उसको आप को मान कर चलना चाहिये। ऐसा करे तो तब तो डिमांडेसी चलेगी, नहीं तो नहीं चल सकती। उसके वजाय डिक्लेटरशिप हो जायगी। मैं कहता हूँ कि जो हरिजनों को सुविधा मिली थी उसके लिए कानूनी एप्रोच किया गया था हाई कोर्ट में और सुप्रीम कोर्ट में और हरिजनों के प्रमोशन में रिजर्वेशन के क्लेम को स्वीकार किया गया था। जब तक बाबू जगजीवन राम थे उस समय तक तो हमको यह सुविधा मिलती रही, लेकिन इधर हम देखते हैं कि यह सुविधा होती जा रही है। मैं कहता हूँ कि यद्यपि यह सैक्शन आज दुबल है, लेकिन

हमेशा यह दुबल नहीं रहेगा, कल यह सबल हो जायगा। इसलिए इन के साथ न्याय करना चाहिए। आपको इस वीकर सैक्शन को अवर उठाना चाहिए। अगर देश का एक सैक्शन वीक है तो सारा देश कमजोर है।

आप समाजवाद की और वेलफेयर स्टेट की बात करते हैं। लेकिन अगर वीकर सैक्शन नहीं उठेगा तो हमारा सारा देश नहीं उठेगा। इसलिए इस भावना से काम करना चाहिये कि यह वीकर सैक्शन हमारा अंग है। अगर यह कमजोर है तो इसे दुबल करना चाहिये। यह दुबलता नहीं रहनी चाहिये। आज हम देखते हैं कि हरिजनों और बंधवर्ध लोगों को उठाने की बात की जाती है लेकिन भीतर ही भीतर कुछ और हो रहा है। हमारे देश में इस बीमारी के कीटाणु बहुत पुराने हैं। गांधी जी इनको नहीं मिटा पाए। हमारे आज के नेता इन को नहीं मिटा पा रहे हैं। इसलिए आज इस बात की जरूरत है कि इस बीज को दूर किया जाय और आप जो वीकर सैक्शन के लिए पालिसी बनाते हैं उसको ईमानदारी से अमल में लाया जाय। मेरा प्रस्ताव है कि आप जो नीति निर्धारित करें उस पर आप को मजबूती से कदम उठाना चाहिए, तभी देश का उद्धार होगा और हमारा और आप का उद्धार होगा।

जो रेलवे डिपार्टमेंट का क्वेटरिंग है उसमें सुधार होना चाहिये। मैंने कह दिया कि मैं पार्लियामेंट का मेम्बर हूँ तो मेरे लिए दही और चटनी, अचार आ गया और शूद्र भी भी आ गया। लेकिन जब मैंने नहीं बताया कि मैं पार्लियामेंट का सदस्य हूँ तो जो खाना आया वह खाने लायक नहीं था। मैं तो गरीब आदमी हूँ और बहुत कम स्टैंडर्ड का खाना खाता हूँ लेकिन वह खाना मेरे खाने लायक भी नहीं था, बड़े आदमियों की बात तो छोड़ दीजिये। इसमें सुधार होना चाहिए। मैं यह नहीं कहता कि कुछ खास लोगों को अच्छा खाना दे दिया जाय बल्कि मैं चाहता हूँ कि इसमें ईमानदारी

से सुधार लाया जाय और सब को अच्छा खाना दिया जाय ।

उत्तर बिहार को आप जाते हैं । यह बहुत पिछड़ा हुआ इलाका है । दक्षिण बिहार तो डेवेलपड है पर उत्तर बिहार अनडेवेल-ड है । यह नेपाल का बारडर भी है । यहाँ चीन का भी खतरा है । चीन वाले अगर हमला करेंगे तो नेपाल वाले उस को क्या बरदाश्त कर सकेंगे, उसकी शक्ति आप जानते हैं, उसका मारा खतरा हमारे ऊपर आने वाला है ।

एक माननीय सदस्य : नहीं आयागा ।

श्री तु० राम : हमें तो यही मान कर चलना होगा कि खतरा आने वाला है तभी तो हम अपने को उसका मुकाबला करने योग्य बना सकेंगे ।

पहले एक रेलवे लाइन थी कोसी के पास जिस को कोसी ने डिस्ट्रक्ट कर दिया था । अब वह लाइन उससे बाहर निकल गई है । अगर सुबोध से वाया राधवपुर होती हुई फार्ग्विस गंज को लाइन बना दी जाय तो डिफेंस के लिए भी बहुत अच्छी होगी । इस लाइन के बारे में जगजीवन बाबू के समय में भी रिजोल्यूशन लाया गया था और इस को हम ने कंसल्टेटिव कमेटी के सामने भी रखा है ।

पांचवीं मेरो मांग यह है कि सहरसा स्टेशन पर ओवर-ब्रिज बनाया जाय । इस मामले को मैंने कंसल्टेटिव कमेटी के सामने भी रखा था । इसमें ग्राम पब्लिक ही दुर्घटना का शिकार नहीं होती बकि इस पुल के न होने की वजह से रेलवे स्टाफ भी दुर्घटना का शिकार होता है । यह डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है । लेकिन वहाँ आज तक ओवर-ब्रिज नहीं बन पाया ।

बीर पुर थाना है और स्टेशन भी है । वह भी ओवर-ब्रिज की आवश्यकता है ।

आखिर में मैं आप के द्वारा यह निवेदन करूंगा कि आप नई दिल्ली से जो टोलक्स ट्रेन चलाते हैं वह वाया गया और मृगल-सराय जाती है जिससे उत्तर बिहार को फायदा नहीं होता । इसका फायदा पटना के लोग नहीं उठा सकते । इसलिये मेरा सुझाव है कि आप जो दो ट्रेनें चलाते हैं उन में से एक को वाया गया ले जायें और दूसरी को वाया पटना ले जायें ताकि उत्तर बिहार के लोगों को भी सहूलियत हो जाय ।

इन चन्द शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ ।

श्री श्रींकार लाल बत्रा : उपाध्यक्ष महोदय इतनी सेवा के बाद मुझे अवसर मिला है । अगर इतनी सेवा परमात्मा की करता तो मनमाना काम हो जाता ।

रेलवे मंत्री ने इस साल ४२ करोड़ ५६ लाख रुप बचत का बजट पेश किया है जो कि अनुमानित बचत से जो कि २३ करोड़ २० लाख थी बहुत ज्यादा है । इस को देखते हुए हम आशा करते थे कि यात्रियों के भाड़े में जो पहले बढ़ोतरी की गयी थी उस को कम किया जाएगा । लेकिन ऐसा नहीं किया गया । बल्कि माल पर उल्टा दो पर सेंट भाड़ा और बढ़ा दिया गया । माल भाड़ा कमेटी ने सन् १९५७ में सिफारिश की थी कि एक साल ही भाड़ा बढ़ाया जाय ताकि उस से कुछ पैसे की आमदनी हो सके । मैं आप को बताना चाहता हूँ कि सन् १९५७ में उस ने भाड़ा बढ़ाने की सिफारिश की थी तो १७७.४३ करोड़ की आमदनी हुई सन् १९६१-६२ में ३००.७ करोड़ की आमदनी हुई और सन् १९६२-६३ में ३४७.६७ करोड़ की आमदनी हुई । इसलिए इस साल दो परसेंट बढ़ाने का कोई कारण ही नहीं था । मंत्री महोदय कहते

[श्री श्रींकार लाल बेरगा]

है कि यह ११ करोड़ रुपया जनता की जेब से नहीं आवेगा। लेकिन मैं कहता हूँ कि यह रुपया पब्लिक की जेब से ही आवेगा।

जब आप को अनुमान से ज्यादा बचत है तो मजदूरों को दो और ढाई मंकाड़ा के हिसाब से आप ने बढ़ाया है। यह तो निल के बराबर है और कटे हुए पर नमक छिड़कने जैसा है क्योंकि आज मंहगाई तो ३५ और ४० परसेंट बढ़ गयी है, लेकिन आप ने उन का दो और ढाई परसेंट बढ़ाया है। इस से आप उन को तसल्ली देना चाहते हैं। इस से उन को बिल्कुल तसल्ली नहीं होगी। यह तो उन के साथ मजाक किया गया है। इन मजदूरों ने ६० लाख रुपया और ५०० ग्राम सोना रक्षा कोष में दिल खोल कर दिया था। लेकिन इतनी अधिक आमदनी होते हुए भी आप उन के साथ यह मजाक कर रहे हैं कि उन को दो और ढाई परसेंट ज्यादा दिया है जो कि निल के बराबर है।

मुझे समय कम मिला है, इसलिये अब मैं अपने एरिया के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ।

मैं कोटा, राजस्थान से आता हूँ। जब से देश स्वतन्त्र हुआ है तब से राजस्थान में एक फुट भी नई लाइन नहीं लगायी गयी। राजस्थान की और रेल मंत्री का ध्यान ही नहीं है। बम्बई, कलकत्ता, मद्रास आदि एरियाज में जहाँ पहले से ही लाइनें बिछी हुई हैं वहाँ और लाइनें बिछा कर वहाँ के लोगों को वह खुश करना चाहते हैं, लेकिन राजस्थान की ओर ध्यान नहीं देते। आप समाजवाद का नारा लगाते हैं, लेकिन वह समाजवाद कैसे आएगा? रेलों के द्वारा समाजवाद आ सकता है। जैसा अगर किसी जगह अकाल पड़ता है तो रेलों द्वारा माल ले जा कर उस को पूरा किया जा सकता है।

मैं आप को बतलाना चाहता हूँ कि राजस्थान ऐसा एरिया है जहाँ रेलवे लाइन्स

की बहुत आवश्यकता है। आप देखें कि अगर आप कोटा से सवाई माधोपुर हो कर अजमेर जायें तो करीब १५ घंटे का समय लग जाएगा, लेकिन अगर कोटा से सीधी लाइन बंदी देवला से अजमेर और टोंक निवाई होते हुए बना दी जाए तो सवा सौ मील पड़ता है और पांच ६ घंटे में यह रास्ता तै किया जा सकता है। मैं चाहता हूँ कि इस मुसौबत को दूर किया जाए।

दूसरे चम्बल एरिया का जो डाकू एरिया है, उस में वारां तक तो आप की लाइन गयी है। अगर उसको किशनगज शाहवादा तक आगे बढ़ा दिया जाए तो जो करोड़ों रुपया आप डाकूओं पर खर्च करते हो वह बच जाए और वह एरिया आबाद हो जाए और वहाँ माल का आयात-निर्यात होने लगे। इसलिये ऐसी जगहों पर लाइन निकालना आवश्यक है।

इसी तरह से चित्तौड़गढ़ के बारे में है। मैं ने पहले भी इस बारे में कहा था। वैसे यह २५० मील पड़ता है। और १८ घंटे का समय लगता है। लेकिन अगर सीधी लाइन बनायी जाए तो यह फासला १५० मील रह जाएगा और यह रास्ता ६ घंटे में तै हो सकता है। लेकिन हमारे रेलवे मंत्री महोदय का इधर ध्यान नहीं है। पहली योजना समाप्त हो गयी, दूसरी समाप्त हो गयी और अब तीसरी योजना चल रही है। यह एक मामूली सा सवाल है लेकिन इस को नहीं लिया जाता।

लाखेरी स्टेशन है। इस पर जनता के ठहरने के लिए कई दफा कंसलटेडिव कमेटी के सामने भी कह चुका हूँ और मंत्री महोदय को भी लिख चुका हूँ। वहाँ सीमेंट फैक्टरी है और वहाँ से लाखों रुपये का सीमेंट बाहर जाता है और बड़े-बड़े व्यापारी वहाँ आते हैं। लेकिन २० अंग निकल जाने के बाद अगर उन को बम्बई जाना हो तो २४ घंटे इंतजार में लगते हैं और अगर दिल्ली

आना हो तो १६ डाउन के निकलने के बाद २४ घंटे लगते हैं। अगर वहां जनता ठहर जाए तो उनको ८-१० घंटे में दूसरी गाड़ी मिल सकती है, और इस तरह से फस्ट और थर्ड क्लास के म्पाफिरों को सुविधा हो सकती है। और लम्बा सफर करने वालों को बड़ी सुभीता हो सकता है। लेकिन वह इतना भी नहीं हो पाता है। मैं कहना चाहता हूं कि अगर ऐसा हो जाय तो बड़ा अच्छा हो जायगा। इंद्रगढ़ मंडी ऐरिया है जोकि लाखेरी से ६-७ मील दूर पड़ती है। जनता गाड़ी को वहां पर रोकने से उनको भी अच्छा सुभीता हो जायगा। इंद्रगढ़ की मंडी एक बड़ी अच्छी मंडी है। वहां के व्यापारी भी उससे फायदा उठा सकते हैं। मंत्री महोदय ने मुझे इस के लिए एक लैटर में यह लिख भेजा कि जनता गाड़ी लौग जरनी के लिए है। मैं कहना चाहता हूं कि आपका यह कहना ठीक है कि जनता ट्रेन लौग जरनी के लिए है लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि वहां पर अंग्रेजों के जमाने में फ्रंटियर मेल ठहरता था। अब सीमेंट फैक्टरी कोई हर जगह तो होती नहीं है। वहां पर सीमेंट फैक्टरी होने के कारण बड़े-बड़े व्यापारी आते हैं और इसलिए वहां पर जनता गाड़ी जरूर ठहरनी चाहिए।

रेलवेज में फीले हुए भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती और कई एक पूर्व वक्ताओं ने विस्तार से प्रकाश डाला है। अभी एक वक्ता महोदय ने बतलाया कि रेलवेज में भ्रष्टाचार बहुत बढ़ गया है। भ्रष्टाचार कितना वहां पर बढ़ गया है उसका मैं आप को एक उदाहरण देना चाहता हूं। उसे सुन कर आप ताज्जुब करेंगे कि हमारे गार्ड्स और टी० टी० की क्या हालत है।

तारीख ७-१-६४ को यहां दिल्ली रेलवे स्टेशन से दो व्यापारियों ने अपने-अपने टिकट लिए, दिल्ली से बम्बई के लिए दो टिकट

खरीदे। टिकट खरीद कर वह दोनों व्यापारी फ्रंटियर मेल के अन्दर स्लीपिंग कांच के अन्दर बैठ गये। कंडक्टर गार्ड ने कह दिया कि आप बैठ जाइये और वह उसमें बैठ गये। टिकट दिल्ली से खरीदे गये थे। दाहुद स्टेशन पर पहुंच कर वह पैसे मांगने लगा। वह कंडक्टर गार्ड उनसे ३०-३० रुपये मांगने लगा। अब उन व्यापारियों ने ३०, ३० रुपये देने से इंकार कर दिया और कहा कि हम ३०, ३० रुपये कैसे दे सकते हैं। अनवत्ता ३, ४ रुपया जो लगता है वह हम से ले लो। उन के इंकार कर देने पर उनसे क्या बदमाशी की कि एक दूसरे टिकट चेकर को बुला कर यह कह दिया कि इन लोगों के पास फरजी टिकट हैं। उन व्यापारियों ने कंडक्टर गार्ड और टिकट चेकर को अच्छी तरह से समझाया कि भाई हमारे पास फरजी टिकट नहीं हैं। यह दोनों टिकट बम्बई जाने के लिए हम लोगों ने दिल्ली रेलवे स्टेशन पर खरीदे हैं। इस पर भी जब वह न माने और इज्जत बिगाड़ने लगे तो वह लाचार हो गये और १०६ रुपये और ४० नये पैसे उनसे रसीद नम्बर ३८६५१ के द्वारा चार्ज कर लिये गये और रिजर्वेशंस टिकट नम्बर २४६७८ और २४६७९ उन को दाहुद स्टेशन पर दे दिये गये। जब इस मामले में रिपोर्ट की गई और पूछताछ हुई तो स्टेशन मास्टर दिल्ली ने अपने पत्र नम्बर २१६ ई। डब्लू० आर०।६४ तारीख २४-२-६४ में लिखा है कि यह टिकट दिल्ली रेलवे स्टेशन से इश्यू हुए हैं। उस गार्ड का नाम श्री एम० एल० दुबे है जिसके कि खिलाफ जी० एम० ओ० और रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट कर दी गई है लेकिन अभी तक उस मामले में मंत्रालय द्वारा कोई फंसला नहीं किया जा सका है। अब ऐसे भ्रष्ट रेलवे के गार्ड और मुलाजिम जोकि इस तरह से टिकट के साथ सफर करते हुए यात्रियों को परेशान और हैरिस करते हैं उनको अगर सख्त और माकूल सजा रेलवे मंत्रालय नहीं देगा तो काम कैसे चलेगा ?

[श्री: श्रीकार लाल बेरवा]

इसी तरीके से मैं रेलवेजब पर यह जो जॉनल टूरिस्ट गाइड्स रखे गये हैं उन के बारे में कहना चाहता हूँ कि एक, एक जॉनल टूरिस्ट गाइड की तनख्वाह ५५० रुपये महीना है। विदेशी यात्री जो आये उनके लिए वह रिजरवेशन और दर्शनीय स्थानों को दिखाने के लिए उनकी सहायता करते हैं। अब इन लोगों को रिजरवेशन क्लर्क के पास या रिजरवेशन आफिस में बैठना चाहिए। वह रिजरवेशन आफिस में न बैठ कर रेलवे के हेडक्वार्टर्स के आफिस में जाकर बैठते हैं जहाँ पर कि कोई टूरिस्ट नहीं जाता है। वहाँ रेलवे हेडक्वार्टर्स में उनके बैठने से टूरिस्ट्स को कोई फायदा या सहायता नहीं मिल सकती है। इन गाइड्स को या तो रिजरवेशन आफिस में बैठना चाहिए या केन्द्र सरकार के टूरिस्ट आफिस में बैठना चाहिए। वहाँ पर उनकी आवश्यकता होती है और यह विदेशी टूरिस्टों के काम भी आ सकते हैं। इन टूरिस्ट गाइडों से यह काम लिया जाता है कि जब रेलवे के किसी बड़े अफसर के यार दोस्त या रिश्तेदार आये या तीर्थ यात्रा करने आये तो वे उनके साथ जाते हैं। वे रेलवे से तनख्वाह भी लेते हैं और भत्ता वगैरह भी बनता है। इसलिए अगर इनको रखना ही है तो इनको सेंट्रल गवर्नमेंट के टूरिस्ट आफिस में बिठाया जाय और इनसे पूरा काम लिया जाय वरना इन पॉस्टों को खत्म कर दिया जाय। इन से पूरा काम लिया जावे और उन के काम की मंथली रिपोर्ट भेजी जाया करे।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे इनक्वायरी क्लर्क व रिजरवेशन क्लर्क को हाईग्रेड पे मिलनी चाहिए। इनका हायर ग्रेड परसेंटेज कहीं भी नहीं है जैसा कि दूसरी सभी ब्रांचों में ३०-४० परसेंटेज तक है। यह मैंने पिछली दफा भी कहा था और अब भारत के सभी रेलवे के जनरल मैनेजरो ने यह सिफारिश कर दी है कि इनका दूसरी ब्रांचों की तरह हायर ग्रेड

परसेंटेज होना चाहिए। रेलवे बोर्ड के डायरेक्टर भी मानते हैं लेकिन यह १-४-५६ से होनी चाहिये थी लेकिन अभी तक नहीं हुई है। रेलवे बोर्ड के पास यह फैसला न महीने से पड़ा है लेकिन अभी तक इसका फैसला नहीं हुआ और उनकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया।

थर्ड क्लास पैसेजर्स के लिए रेल की यात्रा आरामदेह है और वह इंसान की मानिन्द रेल में बैठ कर सफ़र कर सकें इसकी और मन्त्रालय को विशेष रूप से ध्यान देना चाहिए। खाली गाड़ियों में पंखे लगा देने से ही काम नहीं चलने वाला है। ब्याह, शादियों के लिए थर्ड क्लास के लिए अलग से डिब्बे देने चाहिए और उनको हर प्रकार से सफ़र की सहूलियत देनी चाहिए।

मेरा एक सुझाव यह भी है कि जिन स्टेशनों पर गाड़ियाँ बदलनी पड़ती हैं वहाँ दूसरी ट्रेन पकड़ने के लिए लोगों को काफी समय मिल जाय। एक गाड़ी से दूसरी गाड़ी का फासला कम से कम आध घंटा तो होना ही चाहिए। अब मैं आपको बतलाऊँ कि मेवरे २० अप कोटा आती है और अगर वह लेट हो जाती है तो उसके आने के पहले बीना वाली गाड़ी चली जाती है जिसके कि कारण यात्रियों को दिन भर परेशान होना पड़ता है। इसी तरीके से सवाई माधोपुर में जयपुर की गाड़ी आती है और अगर वह जरा लेट आयी तो फ़्रिण्टियर मेल चली जाती है। इसलिए ऐसे स्टेशनों पर जहाँ कि गाड़ी बदलनी होती है कम से कम आध घंटे का फर्क होना चाहिए। और अगर वह गाड़ी लेट भी हो तो छूटने वाली गाड़ी को रुक जाना चाहिए और मेल लेकर जाना चाहिए।

७ दिसम्बर, १९६३ को कोटा में रेलवे पे ग्राफिफ के सामने रेल मजदूरों पर तनख्वाह लाते वक्त आर० पी० एफ० वालों ने गोली चला दी और उन्हीं मजदूरों को मारा पीटा जिनकी तरफ गोली चलाई थी। उन आर० पी० एफ० वालों को अभी तक दण्डित नहीं किया गया है। इस बारे में जांच होनी चाहिए और फौरन उनको मुअ्तिल करना चाहिए। अभी श्री मूर्ति जब कोटा में गये थे तो करीब ४ हजार मजदूरों ने प्रदर्शन किया था और मांग की थी कि यहाँ जितना भी भाई भतीजा-वाद चल रहा है उसको खत्म किया जाय। हमारे कोटा के अन्दर होता यह है कि जिसके पास पैसा होता, खिला पिला देता है वह आगे बढ़ जाता है।

शेडयूल्ड कास्ट्स के प्रमोशन और उनकी भर्ती आदि के लिए रेलवे मन्त्री महोदय का कोई ध्यान नहीं है। मैं चाहता हू कि इसके लिए एक जांच अथवा न्युन बिठाया जाए और उनकी हालत के ऊपर ध्यान दिया जाय।

श्री बालगोविन्द वर्मा (खेरी): उपाध्यक्ष महोदय, मुझे बड़ा दुःख है कि लिस्ट मंगाई जाती है और जिनके नाम उस लिस्ट में होते हैं वे बलाये जाने की प्रतीक्षा में सारे दिन बेकार बैठे रह जाते हैं और उनको बुलाया नहीं जाता है। अब लिस्ट में जिन लोगों का नाम है उनको तो कम से कम बुलाया ही जाना चाहिए।

Shri M. P. Swamy (Tenkasi): Shri Dasappa's first Budget as Railway Minister is gratifying from all points of view. The Budget shows a surplus of Rs. 30.87 crores. The only levy that he has made is a two per cent increase in the supplementary charge in freight rates on articles including coal, but we find a number of amenities provided in this Budget for railway users and for the staff also.

A useful fund created in this Budget for the first time, in addition to the two funds that already exist, is the Pension Fund, benefiting the railway staff. This fund, I am sure, will go a long way in relieving the difficulties of the railway employees who number more than twelve lakhs.

The increase in freight rates is opposed by the Opposition Members, but the Railway Freight Structure Enquiry Committee's report recommended in 1957 an increase to be effected in stages, reaching an average of about 13 per cent, and this recommendation was given effect in stages only in July, 1962. The 2 per cent increase in surcharge has been shown to be insignificant by the Railway Minister in his speech as under:

"As regards the two per cent increase in the supplementary charge, it is too insignificant to affect retail prices. For instance, for a distance of 600 Km, which is about the average lead of general merchandise, the levy will amount to about one-twentieth of a naya paisa per kilogramme of salt, about one-twelfth of a naya paisa per kilogramme of sugar, and about one-twenty-fifth of a naya paisa per kilogramme of food-grains."

"For commodities charged at lower classification, the increase will be even less."

The purpose for which this increase has been made is to compensate to a certain extent the provision of Rs. 19 crores allotted towards pension fund and also the provision of amenities, compensatory allowance, house rent allowance etc. which they have increased according to the Pay Commission's report. They have to find resources and so there is this mild increase of 2 per cent on surcharge which, I hope, will not have much of a significance to increase prices.

The supply position of wagons has considerably improved. Some time back, volley of questions was put in

[Shri M. P. Swamy]

Parliament about the non-availability of wagons for coal movement. Today, we find there are surplus wagons available for our industries. The performance of the Railways in these years is encouraging; that is according to the schedule in the Third Plan.

The hon. Minister says on page 30 of his speech about overcrowding: I am conscious of the imperative need to eliminate overcrowding in trains. He is also not satisfied with the small reduction achieved so far and is taking steps to ease overcrowding in trains within the resources available after giving due priority to freight traffic in the interest of national economy.

I am happy that the Southern Railway has introduced a Janta express train from Madras to Madurai. There are only three express trains at present from Egmore to the southern end—Trivandrum Express, Tinnevely Express and Tuticorin Express. I think the new express will reach Madurai, at about 8 A.M. but it can be extended to Shencottah via Virudhunagar and Tenkasi. The Trivandrum Express is the most crowded train and just like Cochin people find it difficult to get accommodation, people from Trivandrum find it difficult to get accommodation in Trivandrum Express. If the new Janta express is extended to Shencottah, it will ease the congestion to some extent.

The hon. Minister said that some improvements in the quality of departmental catering has to be done. There is departmental catering in 95 stations and 24 pairs of passenger trains. The hon. Deputy Minister, Mr. Ramaswamy, visited Madras Central station and inspected the food-stall. I think he tasted the food there and I do not know whether it was tasteful to him—I have to say about the catering service in GT Express. If the attendants and the cook come from Madras, we find the preparations are tasty and good. Sometimes we get the Central Railway or other employees who do not know how to prepare coffee but know only to prepare tea.

In such cases we get bad coffee and other foodstuffs. I request Mr. Dasappa to see that some efficient cooks who know to prepare foodstuffs tastily are put in trains. They attach a dining car to GT Express at Bina and detach it at Kazipet. But we find it very difficult to get some good foodstuff afterwards. So, I request the Minister to attach a dining car to G.T. Express from Delhi itself, and it should go along with the train up to Madras. So, regarding this catering service, this matter has to be looked into by the railway administration.

Regarding the facilities concerning concessions, due to the emergency, they withdrew certain concessions. But now, recently, they have reviewed the position and restored some of the concessions to the railway users. I would like to say in this connection that concession in fare should be given to the hill station of Courtallam. As you know, and as the Deputy Railway Minister Shri Ramaswamy also knows, coming from Madras State, Courtallam is a hill station. But he might say it is not upon a hill, but then it is at the foot of the hill. He says hill concessions are given only to hill stations. But Courtallam is a famous place where there are two waterfalls; it is a health resort; a number of people visit Courtallam during the season; for nearly two months in the year there is the season. People from all over India come and visit Courtallam. Even the railway employees have got a holiday home there. That means Courtallam is a health resort and a hill station. Even in the railway time-table you will find that under Tenkasi Junction the words "for Courtallam" are mentioned. That means one must alight at Tenkasi for Courtallam. To such an extent, the railways are encouraging the tourist traffic to Courtallam, but really the concession in fare is not given.

I have put a question in Parliament about this, and the Minister said that the Railway Board has rejected the

proposal sent by the Madras Government to extend the hill concession, return fare facility, to Courtallam. I request the Railway Minister to review the matter again and to introduce the concession ticket to Courtallam.

Now, a high school is at Courtallam. It is going to be a college too. A medical college is coming up there. It is becoming an important place. There are two waterfalls. The tourist department is also building a rest-house there. In every respect it is a hill station; because it is right at the foot of the hill, it could not be said that it is not a hill station. Without the feet, how can the head stand? So, it is a hill station, and the concession facility should be extended to it. The administration may say that if they give the concession to Courtallam, it might become a precedent for others. But we must remember that the railway is a public utility concern which exists for the utility of the public. The public require that a concession return fare should be given to Courtallam.

Then, regarding the opening of a station in my constituency, I should like to say a few words. Just now, intervening in the debate the Deputy Minister, Shri Ramaswamy, was saying that to open a train-halt or a new station, the station must have three and a half miles on either side. In my constituency, on the Tenkasi-Virdhunagar line, between Pambukovil Shandy and Shankaranayarkovil, they want a station at Vadamalapuram. It is not a new station; that it was all along there, but during the second world war, it was removed. Now, the people want the restoration of the Vadamalapuram station. I have presented a petition to Shri Dasappa, and he promised to look into the matter very sympathetically. That area is a backward one; there are no buses plying on the route. There is a mission hospital which caters to the

need of the public there; it is a maternity centre. It serves nearly 30 villages all around, and therefore, I request that a station should be opened there. There is traffic also there; from every point of view, therefore, the Vadamalapuram station should be opened at least next year; if not now.

Regarding the conversion of metre gauges into broad gauges, that policy is voiced in the budget speech of the Railway Minister, Shri Dasappa. He said:

“...the availability of resources does not permit of wholesale, or even large-scale, conversion of narrow or metre gauge lines to wider gauge, however desirable it may be. This objective can only be achieved in stages, depending on the urgency of the traffic requirements of each particular area from time to time.”

In this connection, I would like to point out the need for the conversion of the metre gauge line from Tiruchi to Tuticorin via Madura into broad gauge. Mr. Sezhiyan also mentioned this and I would like to reiterate it. I have also got a press cutting from *The Mail* dated 20th December, 1963, when the hon. Deputy Minister, Mr. Ramaswamy, was interviewed at Madras:

“The Madras Government has urged on the Union Government and the Planning Commission that the work of converting the metre gauge section from Tiruchi to Tuticorin in the Southern Railway into broad gauge should be included in the programme of works for the fourth Plan.”

There is imperative need for this, because the Tuticorin port is being converted into a major harbour and industry is flourishing there. We have also got a boiler plant at Tiruchi: Unless we have a broad gauge line, transport problem becomes difficult and

[Shri M. P. Swamy]

there is bottleneck. Mr. Sezhiyan was pointing out the difficulties—how an order for a machine had to be changed according to the metre gauge size, so that it could be transported. So, there is transport bottleneck. According to a rough estimate, this work will cost only Rs. 20 crores. So, I would request the Minister to recommend the conversion of Tiruchi-Tuticorin metre gauge section into broad gauge for inclusion in the fourth Plan.

Shri Koya (Kozhikode): Sir, I rise to congratulate the hon. Minister for Railways for bringing forward a successful budget, without taxing the poor passengers. As we are at the far end of the debate, I shall make only a few observations about some matters pertaining to the Kerala State and passengers going there. Mr. Kappen yesterday in his speech pointed out the difficulties of passengers going to Trivandrum, Cochin etc; from Delhi. The hon. Deputy Minister was kind enough to say that the question of running a train from Delhi to Cochin was under active consideration. I think from "consideration" it has gone to "active consideration" and I hope before long that train will be a reality. When that question is considered, I hope the Minister will consider having a few bogies for Mangalore side also.

Much has been said about the punctuality of trains. The Minister said that there is a definite improvement in this regard. But we, Members of Parliament, who are going by G.T. Express find that it always runs late. I never remember a time when the G.T. Express ran to time. The first time I came to Parliament, it was late by 14 hours. Of course, there is a definite improvement and now it is only one or two hours late.

Shri Dasappa: It is not always late.

Shri Koya: Almost always: The time-table of the railways is useful to know how late the train runs. Last time I went by G.T. Express and I wanted to catch the Bangalore Link Express at Madras. But when I

reached Madras, I was told that the Link Express had left Madras in time. I would like that the Link Express should wait for the G.T. Express to arrive. That would be useful for people going to Cochin as well as Mangalore side. Some such arrangement could be made and one or two bogies could be reserved from Delhi for going to that side. If that is done, it would be useful because now we have to wait at Madras till the evening and sometimes it is very difficult to get connection with the Link Express.

Regarding the question of reservation, I think the worst place is Bombay. We have received a memorandum addressed to all Members of Parliament from Kerala pointing out the difficulties about reservation in Bombay. It says that the passenger-load on the Bombay-Kerala line is sufficient to warrant the running of a through train daily from Bombay to Cochin via Arakonam, with bogies for Mangalore and Calicut. I do not know how far the statistics are correct. But if the Minister can make an experiment by running a train from Bombay to Kerala, I think it would be successful. I am told there is a regular racket going on, there is black-marketing in tickets and the people of Bombay are put to great difficulties. At present any person can get four tickets without giving any information as to the *bona fides* of the persons for whom the tickets are purchased. The introduction of a system by which tickets for reserved seats will be sold only to *bona fide* passengers or their agents through a specified form with their signatures or thumb impressions, and if the tickets are issued on the condition of non-transferability and forfeiture of tickets at any station for using other's tickets, will improve matters. I do not know how far these things are feasible, only the hon. Ministers know whether such a system is practicable or not—and if such a procedure is workable I think the Railways can try it.

About departmental catering, I wish to point out that the quality of the food is bad. The quantity supplied is also less, not to speak of the high price that is charged. I think the Railways are profiteering on this. The food that is available at Madras or Vijayawada for 12 annas or one rupee is sold by the Railways for a much higher price. The quality is also very bad. The service is not neat. The other day, when I was travelling, there was a police official of the rank of DIG travelling with me. He was a Brahmin. Vegetarian food was served to him but there were slices of mutton in the plate. He, of course, did complain about it. These things are due to carelessness on the part of the people in charge of catering. They do not care to satisfy the passengers because they are assured of their pay. Either you have to improve the departmental catering or do away with it.

Then I come to the question of third-class passengers. Many things were said here about it. My hon. friend, Shri Kappen used very strong words. I also say that anti-deluvians, dilapidated and moth-eaten wagons are dumped in our area. During the rainy season you cannot travel in the trains there without an umbrella. I would request the Railway Minister to supply the passengers with umbrellas during the rainy season.

About new lines, I would request the hon. Minister to consider the possibility of having a railway line from Melattur to Feroke, for which we have been agitating in this House for the last 30 years. It is only a 30-mile route. It will connect the Nilambur-Shorannur railway line, which is running at a loss, with Calicut. It will also be profitable. There is no necessity even for a bridge. This is only an extension of an existing railway line. Nilambur is the oldest teak plantation centre. It is also a big timber centre. Kallai, as the Minister knows, is the second biggest timber

producing centre in the world. People come to Nilambur from California and America. If you connect it with Calicut—a 30-mile route—it will be very useful. Is it too much to ask for it in the Fourth Plan?

On the necessity of the Mysore-Tellicherry railway, I am very glad I need not labour much to convince Shri Dosappa. It seems a survey for it was done long ago. It will connect Mysore with Kerala. I think it can be considered at least during the Fourth Plan.

Shri Dasappa: How far is Telli-cherry from Mangalore?

Shri Koya: I know that the survey was conducted for this Mysore—Telli-cherry railway line.

As my time is up, I will say only two or three sentences more. I am very glad that the over-bridge at Calicut has been completed. But the site selected for the over-bridge is not good from the aesthetic point of view and the closure of the first gate mars the beauty of the only good road in Calicut. The railways have now constructed a wall there which the people of Calicut call the German Wall of the railways. Perhaps, it will be too much for me to ask for a level crossing after the construction of the over bridge. So, I would request the Railway Minister to visit the place and if he feels convinced that the level-crossing is to be maintained he can do it.

In Kerala, especially in the Malabar area because of lack of wagons sometimes the price of rice goes up suddenly. Government must bear this in mind and see to it that there is no shortage of wagons so that rice can be despatched from Bezwada and other places in Andhra to Kerala, especially the Calicut side.

Lastly, I would request the Railway Minister to do something to improve the Tirur railway station, which is perhaps the dirtiest station in the Southern Railways.

श्री बालगोविन्द वर्मा (खेरी) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत अनुग्रहीत हूँ कि तीन दिन तक लगातार इन्तजार करने के बाद कम से कम अन्त में आपने समय मुझे दे ही दिया।

रेलवे मिनिस्टर महोदय ने जो बजट देश के सामने रखा है उसकी सभी ने सराहना की है और उसके लिये मैं उनको बधाई देना चाहता हूँ। रेलवे हमारी भारत सरकार की एक बहुत बड़ी व्यवसायिक अण्डरटैकिंग है और उस ने शुरू से अब तक बहुत अच्छा काम किया है और मौके बेमौके पर या परीक्षा के समय में भी वह बहुत खरा उतरा है। खास कर जब चीन का आक्रमण हमारे देश पर हुआ तो हम लोगों ने देखा कि छोटे से छोटे और बड़े से बड़े सभी लोगों ने अपना कर्तव्य समझ कर अच्छी प्रकार से कार्य किया, और न केवल फौज की कठिनाइयों को दूर किया बल्कि जनता को भी कोई कठिनाई नहीं होने दी। इसके लिये वे सभी लोग जो इस कार्य में लगे हुए हैं बधाई के पात्र हैं।

अभी मैंने कार्यक्षमता का जिक्र किया। मैं समझता हूँ कि इतनी बड़ी कंसन होते हुए भी उसका काम बहुत अच्छा है लेकिन जैसा अभी हमारे बहुत से भाइयों ने कहा गाड़ियों का लेट चलना अभी भी शेष रह गया है। मैं मन्त्री महोदय से यह रिक्वेस्ट करना चाहता हूँ कि वे इस ओर ध्यान दें क्योंकि यह धब्बा ऐसा है जो कि सभी बातों पर पानी फेर देता है।

रेलवे व्यवसाय में जितने भी हमारे कर्मचारी काम कर रहे हैं उनकी हालत को भी सुधारना हमारा कर्तव्य हो जाता है। आज उनके लिये बहुत कुछ किया जा रहा है फिर भी उन लोगों के अन्दर बहुत असन्तोष है। वह असन्तोष केवल इसलिए नहीं है कि उन को तनख्वाहें कम मिलती हैं, महंगाई बहुत है, हस तो होना ही चाहिये, लेकिन सबसे बड़ा असन्तोष यह है कि उनके अफसरों का व्यवहार

उनके प्रति बहुत खराब है। अधिकांश लोग जो हम को मिलते हैं वे इसकी शिकायत करते हैं। जरा जरा सी बातों पर उन्हें बहुत बड़े बड़े दण्ड दिये जाते हैं और उनको पर्सनल हिअरिंग का भी मौका नहीं दिया जाता। उनसे बात करने में बड़े अफसर उसी तरह से महसूस करते हैं जैसे कि किसी जमाने में हम लोग अछतों से मिलने में बुरा महसूस किया करते थे। यह चीज बहुत ही गलत है। हम समाजवादी समाज की व्यवस्था करने जा रहे हैं तब हम को सोचना चाहिये कि हर एक आदमी जो अपना काम कर रहा है वह अपनी जगह पर ठीक है और हम को आपस के व्यवहार में बड़प्पन की भावना रखना कि हम बहुत बड़े अफसर हैं और छोटे कर्मचारी से कैसे मिलें, शोभा नहीं देता। अभी भी हमारे अफसरों के अन्दर यह भावना बाकी है और बराबर चल रही है, जिसके प्रति लोगों के अन्दर बहुत असन्तोष है।

श्री बी० चं० शर्मा (गुरदासपुर) : अफसरों को वोटें थोड़े ही मांगनी पड़ती है।

श्री बालगोविन्द वर्मा : यह ठीक नहीं है और उनको इसका ध्यान रखना चाहिये। अगर कोई छोटी सी या मामूली गलती हो जाती है तो उन्हें वार्निंग दे दी जाये, उन्हें डांट दिया जाये, यह नहीं कि उनका इंफ्रीमेंट रोक दिया जाये सर्विस भर के लिये क्योंकि इसका प्रभाव उनके परिवार और बाल बच्चों के जीवन पर पड़ता है। कोई अफसर ऐसे नहीं है कि अगर खुद उनके खिलाफ यह ऐक्शन ले लिया जाये तो वे उसे बर्दाश्त कर लें। अफसर लोग कल्पना नहीं करते कि अगर वे उनकी जगह पर होते और उनके साथ यह अत्याचार होता तो क्या वे उस को बर्दाश्त कर पाते। कम से कम उनको सोचना चाहिये और इस तरह से व्यवहार नहीं करना चाहिये।

मैं यथं क्लास और फोर्ब क्लास एम्प्लायीज की बात तो कर रहा हूँ लेकिन उनके बाद भी एक क्लास ऐसा है जिस को मेरी समझ में

नहीं आता कि किस जगह रक्खा जाये । जो इस तरह के गैंगमेन आदि हैं और पी० डब्ल्यू० आई० के नीचे काम करते हैं उनकी हालत बहुत खराब है । वह कहने को तो सरकारी काम करते हैं लेकिन पी० डब्ल्यू० आई० वगैरह उनसे जानवरों की देख भाल करने और बच्चों को खिलाने जैसे खराब काम, जो कि मीनियल लोग किया करते हैं, लेते हैं । अग्र शक हो तो मेरे पास फोटो मौजूद हैं मन्त्री महोदय उनको लेकर देख सकते हैं कि किस प्रकार से यह तमाशा होता है और सरकारी अफसर अपने अधिकार का दुरुपयोग करते हैं ।

इस के बाद मैं एक बात यह कहना चाहता हूँ कि हमारे स्टेशनों पर जो स्टाफ रहता है उन बेचारों को कम से कम छोटी-छोटी बातों के संबंध में जो सुविधाएँ बिना किसी विशेष खर्च के दी जा सकती हैं वे दी जानी चाहिए । स्टेशनों पर बिजली होती है, पानी होता है लेकिन वे सुविधाएँ उनके क्वाटरों में नहीं दी जा सकती । मुझे नहीं मालूम है कि किस प्रकार के विचार अफसरों के मस्तिष्क में चलते हैं जिस के कारण वे यह सुविधाएँ उन लोगों को नहीं दे सकते । मेरे ख्याल से इस पर कोई विशेष खर्च नहीं होगा क्योंकि वे जितनी बिजली खर्च करेंगे उस का पैसा देंगे । यह सुविधा उनको दी जानी चाहिए । इस से सरकार का कोई नुकसान नहीं होता बल्कि उनकी कार्यक्षमता बढ़ती है । मैं ने कई दफे देखा है कि स्टेशन मास्ट्रो की या टिकट कलेक्टरों के यहाँ की औरतें स्टेशन के बेटिंग रूम में स्नान करने या दूसरे काम करने आती हैं । यह चीज ऐसी है जोकि ध्यान देने योग्य है । जिन स्टेशन पर वाटर वर्क्स हैं, वाटरिंग सिस्टम है, एलेक्ट्रिक सिस्टम है वहाँ पर उनको यह सुविधाएँ दी जानी चाहिए । देहातों और जंगलों में मैं ने देखा है कि वे लोग बड़ा कठिन जीवन व्यतीत कर रहे हैं और अगर हम उनका य सुविधाएँ न दें और उन से यह आशा करें

कि वे काम बहुत अच्छा करेंगे तो यह दोनों चीजें साथ साथ नहीं चल सकतीं ।

इस के बाद हमारे कई भाइयों ने पब्लिक हैरिसमेंट का जिक्र किया । अभी एक साहब ने बतलाया कि टिकट लिये डूए होने पर भी लोगों को चार्ज कर लिया जाता है । यह कोई एक आध जगह की बात नहीं है, इसके संकड़ों उदाहरण देखे जा सकते हैं । मेरे सामने एक ऐसा वाक्या है कि एक व्यक्ति को चार्ज किया गया । उस के पास टिकट था, लेकिन फिर भी चार्ज किया गया । एक आदमी कूकर से चढ़ा । उस के पास टिकट था लेकिन उस को भी चार्ज किया गया । मैं ने टी० टी० ई० से पूछा कि ऐसा क्यों करते हो । जब उस ने देखा कि मैं एम० पी० हूँ तो वह रोने लगा कि उस के ऊपर कोटा फिक्सड होता है कि जितनी उस की तन्ख्वाह होती है, जितना टी० ए० होता है, जितना डी० ए० होता है उस का जो साम टोटल होता है उतना कलेक्शन कर के उसे देना पड़ेगा । यह बाईडिंग है । उस ने माना कि वह नहीं चाहता कि करप्शन हो, वह नहीं चाहता कि पब्लिक का हैरिसमेंट किया जाये, अनफैअर मीन्स ऐडप्ट किये जायें । लेकिन उस से कहा जाता है कि इतना रुपया उसे देना पड़ेगा । आखिर यह कोटा सिस्टम का तमाशा कैसा है । जैसे जैसे समय बढ़ेगा लोग अपनी जिम्मेदारो महसूस करेंगे, यह विदाउट टिकट ट्रवेलिंग बन्द होगी, यह काम बन्द होगा । लेकिन टिकट कलेक्टर जो है वह कैसे इतना रुपया देगा जब तक कि वह लोगों से उसे वसूल न करे । वह मजबूर होगा कि जो लोग टिकट लिये हुए हैं लेकिन बुद्धू हैं उन से पैसा चार्ज करे । इस लिए यह कोटा सिस्टम खत्म होना चाहिये । यह एक कलंक है जो कि अच्छा नहीं मालूम होता ।

इस के अलावा पब्लिक हैरिसमेंट का एक और भी तरीका है । रेलवे बोर्ड ने

[श्री बालगोविन्द वर्मा]

साथ ही कोई सहुलत निकास है कि यदि कोई पैलेन्जर डब्ल्यू टी० चलता है तो टिकट चेकर उस से पैसा मांगे और यदि वह पैसा न दे सके तो उस को चार्ज किया जाए। लेकिन यह चीज ऐसी नहीं होती है। उहें फौरन एक मैजिस्ट्रेट को हेंड ओवर किया जाता है। एक दिन मेरे प्रश्न के उत्तर में डिप्टी मिनिस्टर महोदय ने यह कहा था कि मैजिस्ट्रेट पार्टी वहीं बनता, जो रेड होता है उस को सुपरवाइज नहीं करता। लेकिन इस बारे में टी० टी० ई० गवाही दे सकते हैं, आप चाहें तो उन से पूछ सकते हैं, हो सकता है कि आप के मामले वह न बनाना चाहें। उनका कहना है कि मैजिस्ट्रेट उनसे है कि अगर तुम को नौकरी कायम रखना है तो तुम को केसज लाने होंगे। तुम डायरेक्ट चार्ज नहीं कर सकते। वे डरते हैं कि अगर टी० टी० ई० चार्ज कर लेगा तो हमारे पास केस नहीं आएंगे। इसलिए मैजिस्ट्रेट महोदय खुद जाकर रेड को सुपरवाइज करने हैं कि उनके सामने केसज पकड़े जायें और उनको हेंडओवर किए जायें ताकि वे उनको तै कर सकें।

17 hrs.

बहुत सी परिस्थितियां होती हैं जिन के कारण बेचारे यात्री मजबूर हो जाते हैं। कभी कभी गाड़ी छूटने को होती है और वे टिकट नहीं ले पाते। यह उनकी गलती जरूर है कि इस तरह बैठ गए। लेकिन अगर बैठ गए हैं तो जहां से गाड़ी चलती है वहां तक का चार्ज कर लीजिये, पेनाल्टी ले लीजिए, न कि उनको पकड़ कर मैजिस्ट्रेट के सामने रख दिया जाए। यह बड़े कलंक की बात है और इस में ग्राम जनता को बड़ी परेशानी होती है।

इसके बाद मैं आपके सामने जनता का कुछ कठिनाइयों को रखना चाहता हूं। मैं आशा करता हूं कि रेलवे मंत्री महोदय इस पर ध्यान देंगे।

पलिया कलां एक महत्वपूर्ण स्टेशन है और यहां काफी ट्रैफिक रहता है। रेलवे यूजर्स कंसल्टेटिव कमेटी ने यह सिफारिश की है कि वहां थर्ड क्लास बेंचिंग रूम बनाया जाए, प्लेटफार्म उंचा किया जाए। और उसको कवर किया जाये। लेकिन अभी तक उसपर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। वहां रोजाना तीन, चार या पांच मौ मुसाफिर चढ़ने उतरते हैं। वहां कोई थर्ड क्लास बेंचिंग रूम नहीं है, और प्लेट फार्म इतना नीचा है कि अगर किसी को मालूम न हो तो वह गिर जाए और चोट खा जाए। इस पर विशेष ध्यान देने की जरूरत है।

मैलानी रेलवे स्टेशन बड़ा जकशन है। वहां के स्टेशन का रिमांडलिंग किया गया है, लेकिन दरवाजे इतने छोटे हैं कि आदमी गठरी ले कर नहीं निकल सकता। मुझे मालूम हुआ है कि डिपार्टमेंट ने कहा है कि इसको अगले साल फिर तोड़ कर ठीक किया जाएगा। इसमें कितना बड़ा खर्च होगा कि एक चीज का बनाया जाए, फिर उसको तुड़वाया जाए और दोबारा फिर बनवाया जाए। यह जनता का पैसा है इसलिये इसका अपव्यय महसूस नहीं होता। अगर अपना पैसा हो तो उसका खर्च महसूस हो। इस पर ध्यान देने की जरूरत है।

उसके जाद लखीम पुर स्टेशन है। उसके दोनों तरफ, एक तो लखीमपुर गोला रोड है और दूसरी तरफ लखीमपुर सीतापुर रोड है। रेलवे क्रॉसिंग का फाटक दिन के अधिकांश समय बन्द रहता है और जो पब्लिक मुकदमों के लिए या जो व्यवसायी लोग जाते हैं उनको बड़ी परेशानी उठानी पड़ती है क्योंकि रास्ता बन्द हो जाता है। मेरा सुझाव है कि क्वार्टर्स के सामने एक पतला रास्ता है। उसको चौड़ा कर दिया जाए और पब्लिक के लिए घोषित कर दिया जाए ताकि अगर पूरब का दरवाजा बन्द होगा

तो वे पश्चिम से निकल जायेंगे और पश्चिम का दरवाजा बन्द होगा तो पूरव से निकल जायेंगे और उनको घंटों नहीं रुकना पड़ेगा। यह रास्ता रेलवे लाइन से पैरेलल है।

एक पुल हमारे यहां शारदा नदी पर बन रहा है। वह बन गया है। लेकिन अभी कंक्रीट नहीं डाली गयी है। सुनने में आता है कि मार्च तक खोल दिया जाएगा, लेकिन जैसी प्रगति हो रही है उस से लगता है कि साल डेढ़ साल में पूरा नहीं होगा। मुझे उम्मीद है कि मंत्री महोदय इस और विशेष ध्यान देंगे जिससे इस में जल्दी प्रगति हो सके।

अध्यक्ष महोदय : आप खत्म कीजिए।

श्री बाल गोविन्द गर्मा : धोरग्रा खुर्द प्रधान स्टेशन के पास है और आइल के पास जमालपुर गांव है। वहां पर अपरोच रोड्स बनी हुई हैं, लेकिन वहां क्रासिंग की कोई व्यवस्था नहीं है। इसलिये पब्लिक को दो दो मील का चक्कर काट कर जाना पड़ता

है। मुझे आशा है कि डिपार्टमेंट इस और ध्यान देगा।

Shri Dasappa: Mr. Deputy-Speaker, Sir, I have listened to all the speeches made by my hon. friends, both those who have been very friendly and those who have been somewhat critical...

Shri P. Venkatasubbaiah: There is thin attendance in the House. So, we would like that the hon. Minister makes his speech tomorrow.

Shri Dasappa:... but, on the whole, I should say that they have been very friendly. I do not think that anybody in my position should have had a better reception.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Minister may continue his speech tomorrow.

17.07 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the clock on Wednesday, February 26, 1964/7th Phalgun 1885 (Saka).