

State Insurance (Central) Rules, 1950, the Members of Lok Sabha do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, one Member from among themselves to serve as a member of the Employees' State Insurance Corporation which is being reconstituted."

The motion was adopted.

RAILWAY BUDGET, 1958-59—
GENERAL DISCUSSION—
contd.

Mr. Speaker: The House will now resume further discussion of the Railway Budget. Out of 15 hours allotted, 4 hours and 40 minutes have already been availed of, and 10 hours and 20 minutes remain.

Shri Ganpati Ram may kindly continue his speech.

श्री गणपति राम (जौनपुर, रक्षित, अनुसूचित जातियाँ) : अध्यक्ष महोदय, कल मैं शाहगंज रेलवे जंक्शन की कठिनाइयों की तरफ रेलवे मिनिस्टर का ध्यान आकर्षित कर रहा था। मैं ने बतलाया था कि शाहगंज में जो बड़ी लाइन का आउटर प्लेटफार्म है वहा पर मुसाफिरो की सुरक्षा के लिये प्लेटफार्म की दूसरी तरफ चहार दीवारी.....

Mr. Speaker: A number of hon. Members have given their names. Every hon. Member would like to say something relating to his constituency, e.g. need for over-bridges difficulties in regard to other matters and so on. Therefore, I would appeal to hon. Members to confine their remarks to ten minutes, if possible, so that as many Members as possible may have a chance to speak.

Shri Bimal Ghose (Barrackpore): During general discussion, we shall not probably be referring to individual difficulties, and ten minutes would not be a fair allocation of time for general discussion

Mr. Speaker: If I find that an hon. Member is not confining himself to individual or local matters but is speaking on general matters, I will allow more time.

श्री गणपति राम : मुसाफिरो की सुरक्षा के लिये प्लेटफार्म के दूसरी तरफ चहार दीवारी का होना बहुत आवश्यक है। साथ ही शाहगंज में जो रेलवे क्रासिंग है उस पर भी लोगों को बहुत दिक्कत होती है। वहा एक तरफ से ईल की गाड़िया जाती है और दूसरी तरफ वहां पर तहसील है जिसके लिये मुसाफिर आते हैं, उनको कभी कभी एक एक घंटे तक रुका रहना पडता है। वहा की जनता की ओर रेलवे अधिकारियों की माग है कि ओवर ब्रिज या अंडर ब्रिज बनाकर इम कठिनाई को दूर किया जाये।

मुझे यह याद दिलाना है कि जिस वक्त जफराबाद मुलतानपुर लाइन का उद्घाटन हो रहा था उस वक्त शास्त्री जी ने, जो कि वहा पर गये हुये थे, यह आश्वासन दिया था कि जफराबाद जंक्शन के विकास की आवश्यकता है वहां पर अभी तक केवल एक ही प्लेटफार्म ऊंचा किया गया है। दूसरे प्लेटफार्म बहुत नीचे है। उनको ऊंचा करने की आवश्यकता है। साथ ही वहां पर अभी तक शैड नहीं लगाया गया है। वहां शैड की बहुत जरूरत है। साथ ही यहा पर कोई मुसाफिर खाना भी नहीं है। यहां पर तीन तीन तरफ से यानी जंघई मुलतानपुर और बनारस की तरफ से रेलवे लाइनें आकर मिलती हैं। इसलिये इन चीजों की यहां सख्त आवश्यकता है। शास्त्री जी ने यहा की जनता को आश्वासन दिया था कि कृष्ण नगर और सराय हरखू के बीच कालिंजरा नामक स्थान पर एक हाट स्टेशन बनाया जायगा। वहां की जनता की यह जोरदार मांग है और अभी तीन चार दिन पहले मैंने वहां के

[श्री गणपति राम]

भूतपूर्व एम० एल० ए० श्री कई सी भादमियो के हस्ताक्षर से एक मैमोरेडम रेलवे मंत्री के पास भेजा है। मैं आशा करता हूँ कि इसकी जांच करके इस पर भी ध्यान दिया जायेगा।

साथ ही रेलवे विभाग के कार्यक्रम में यह चर्चा भी कि जहाँ से शाहज तक वाया खूटहन, पिलकीछा, महाराजगज, व मछलीशहर एक रेलवे लाइन खोली जायेगी। और यह सूचना भी मिली थी कि उसका सर्वे भी किया जाने वाला है। लेकिन इस बजट में मैंने उन लाइन का कोई जिक्र नहीं देखा। मैं रेलवे मंत्री का ध्यान इस ओर आकर्षित कराना चाहता हूँ कि उस लाइन का सर्वे कराकर वहाँ की जनता की आवश्यकता को पूरा करने की ओर यान दे।

साथ ही मैं खासतौर से रेलवे विभाग में हरिजनो की नौकरियो की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। अभी भी यह देखा जाना है कि सन् १९५० में सन् १९५८ जो जगह खाली हुई हैं उनमें अभी तक हरिजन का काटा पूरा नहीं किया गया है। इन जगहों को लिये हरिजनो ने अजिया दी लेकिन उनका काटा पूरा नहीं किया गया है। जहाँ तक क्लाम १ और क्लाम २ की मरविमेज का सम्बन्ध है उनमें तो हरिजनो की मख्या नगण्य है। साथ ही क्लाम ३ में भी उनका जा कोटा होना चाहिये था वह पूरा नहीं हो पाया है। कहा जाता है कि क्लाम ४ में हरिजनो की मख्या काफी है। लेकिन उनको ज्यादातर सफाई मजदूरो और मीनियल सरविसेज में ही स्थान दिया गया है। सन् १९५२ में हरिजन सदस्यो ने बार बार माग की थी कि रेलवे में जितनी मरविसेज हैं उनमें कैंडर बाइब यह बतलाया जाये कि कितने हरिजनो को स्थान दिया गया, कितनी

जगहें हुई, और उनको भरने में हरिजनो का क्या अनुपात रहा। उस पर अभी तक रेलवे मंत्रालय की तरफ से कोई रिपोर्ट नहीं पेश की गयी। केवल एक रिपोर्ट सन् १९५२ में पेश की गयी थी लेकिन उसके बाद आज तक कोई रिपोर्ट नहीं पेश की गयी। मैं चाहता हूँ कि एक बुलेटिन या एक पैम्फलेट द्वारा यह सूचना दी जाये कि सन् १९५२ से सन् १९५८ तक कितनी जगह खाली हुई और उनमें कितने हरिजनो को रखा गया।

साथ ही मैं यह कहना चाहता हूँ कि जितने रेलवे कमीशन बन हैं उनमें भी आफिमर्स में हरिजनो की मख्या बहुत कम रखी गयी है। मैं जनता की तरफ से और हरिजनो की तरफ से यह प्रकृता चाहता हूँ कि हरिजनो के साथ यह दूराव क्यों हो रहा है। क्या मैं रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित कर सकता हूँ कि सन् २८ सन् ४० और सन् ४२ में जब कि मुस्लिम रिप्रेजेंटेशन पर जोर दिया जा रहा था तो मिमोजा बसेनी बनी थी और उसने रिपोर्ट दी थी कि मुस्लिम्स में जो एजुकेशनली क्वालीफाइड लोग हैं उनको लिया जाये। क्या हरिजनो में सम्बन्ध में यह बात लागू नहीं की जा सकती। यहाँ यह कहा जाता है कि हरिजन इयूवी क्वालीफाइड नहीं हैं इसलिए उनको नहीं लिया जाता। मेरा सुझाव है कि अगर कोई हरिजन एजुकेशनली क्वालीफाइड है तो उसे मरविसेज में लिया जाना चाहिये।

हरिजनो की यह भी शिकायत है कि उनको प्रोमोशन में रिजरवेशन नहीं दिया जाता। अभी ७ या ८ फरवरी को हिन्दुस्तान टाइम्स में एक रिपोर्ट निकली थी कि होम मिनिस्ट्री की तरफ से हर एक मिनिस्ट्री को एक सरकुलर भेजा गया है कि प्रोमोशन के बारे में भी हरिजनो को सहूलियत दी जाये।

लेकिन ऐसा होता नहीं देखा जाता। मेरी मांग है कि कितनी बेकेमीज एराइज हों और कितने नये आदमी लिये जायें उनमें हरिजनो का कोटा जरूर पूरा किया जाना चाहिये। यह भी देखा जाता है कि होम मिनिस्ट्री का जो कम्युनल रोस्टर के बारे में सरकुलर है उसका इटरप्रिटेसन ठीक नहीं किया जाता। रेलवे बोर्ड में एक जगह ४५ बेकेमीज एराइज हुईं। उनमें सिलेक्शन किया गया। उनमें एक हरिजन तीसरी या चौथी पोजीशन पर था लेकिन लिस्ट में उसका नाम ४५ वा या ४६वा लिखा था। रेलवे अधिकारियों ने ४४ आदमी चुन लिये। जब शिकायत की गयी तो अधिकारियों ने यह रिपोर्ट दी कि उसका नाम ४५वें ४६वें नम्बर पर है। उसका जब नम्बर आयेगा तो उसको लिया जायेगा। मैं पूछना चाहता हू कि क्या कम्युनल रोस्टर का यही मतलब है। आपके यहाँ व अधिकारी उसका इस तरह में गलत इटरप्रिटेसन करने हैं। इस तरह में सारी सुविधाओं और जी० प्रोजे० व रहत हुयें भी हरिजनो को सरविसेज में उचित स्थान नहीं मिल पाता। अगर यही हालत रही तो उनका रिप्रेजेंटेशन कभी भी पूरा नहीं हो सकेगा।

साथ ही मैं यह भी निवेदन करना चाहता हू कि एक आफिसर आन स्पेशल ड्यूटी नियुक्त किया जायें जिसको यह काम दिया जायें कि वह देखें कि रेलवे विभाग में कितनी बेकेमीज एराइज होती हैं और उनमें से कितनी में हरिजनो को रखा जाता है और इसकी रिपोर्ट वह सदन में सामने पेश करे। मैं यह भी जानना चाहूंगा कि जो अभी तक रिप्रेजेंटेशन को पूरा करने के लिये सुझाव दिये गये हैं उनपर किस हद तक अमल हुआ है।

मैं एक बात की तरफ और आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। हरिजन उम्मीदवारों को अन्ध्रा वातावरण नहीं

मिल पाता इसलिये उनको बहुत परेशानिया होती हैं। जो एग्जामिनेशन होते हैं उनके लिये उनको कुछ प्रसिद्धि या एपरेटिसिप का मौका दिया जायें। यदि ऐसा किया जायेगा तो सरविसेज में उनका रिक्वायर्ड कोटा पूरा किया जा सकेगा।

इस के बाद मैं इस सदन का ध्यान रेलवे विभाग में प्रचलित छुआछूत की तरफ आकर्षित करना चाहता हू। बहुत से आफिसिज में आज भी छुआछूत है और उसकी खबरे सुनने में आती हैं। मुझे मालूम हुआ है कि इलाहाबाद में एकाउंट्स आफिस में भी इस तरह के केसिज होते हैं। कहीं कहीं स्टेशनों पर भी इस प्रकार हरिजनो के साथ छुआछूत का व्यवहार किया जाता है। इस सम्बन्ध में मेरा सुझाव यह है कि अगर आप देश से छुआछूत को दूर करना चाहते हैं तो रेलवे विभाग के अधीन स्टेशनों पर जो पानी पिलाने की जगह है, उन में हरिजनो को रखें। इस के अतिरिक्त रेलवे स्टेशनों पर जो टी-स्टान और रेस्टार इत्यादि होते हैं, उनके लाइसेंस भी हरिजनो का ही दिये जायें।

आज-कल रेलों के जो एक्सिडेंट्स हो रहे हैं, उनकी तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हू। प्रश्न यह है कि इन एक्सिडेंट्स का कारण क्या है। मुझे मालूम होता है कि ये एक्सिडेंट्स इस कारण ज्यादा होते हैं कि बड़े बड़े जकशन्ज और स्टेशनों पर आपरेशनल स्टाफ एक्सपीरियेन्स नहीं होता है। मुझे यह भी मालूम हुआ है कि नई दिल्ली और पुरानी दिल्ली में आपरेशनल स्टाफ पर्याप्त संख्या में नहीं है। यह भी देखने में आता है कि जब इन लोगों का मिलेकशन हाता है, तो प्रायः अन-एक्सपीरियेन्स हंड्लर को रख लिया जाता है, जिन को अनुभव नहीं होता है। मेरा सुझाव यह है कि ट्रेन एग्जामिनेज, फिटज और पायट्समें चार छ साल के

[श्री गणपति राम]

अनुभवों आदमी ही रखे जाये। आफसरो को यह हिदायत देनी चाहिये कि उन के सिलेक्शन में या प्रमोशन में अपप्रेडेशन नहीं होनी चाहिये। ऐसे केसिज मिलने हैं कि एक्मपीरियेंस आदमी सुपर-एनुएट कर दिये जाते हैं।

जहां तक ट्रेन-एम्प्लिमेंट का सवाल है, कल दो माननीय सदस्यों ने उस तरफ ध्यान दिलाया था। आखिर उन का गुनाह क्या है? शीटमैन और चार्जमैन के मुकाबले में उन की सर्विसिज ज्यादा गम्भीर है, लेकिन उन को पे-स्केल कम दिया जाता है। एक्सीडेंट्स इन्क्वायरी कमेटी और पे कमीशन ने इस विषय में आश्वासन दिया था। दो साल पहले श्री अल्लोशन ने भी आश्वासन दिया था कि उन के पे-स्केल को बढ़ाया जायगा, लेकिन अभी तक यह मामला टाला जा रहा है। कहा जाता है कि यह मामला रेलवे प्रशासन के जेरे-मीर है। कई साल तक इस मामले को इस प्रकार टाला जाय, तो इस को लाल फ्रीताशाही नहीं कहा जायगा, तो फिर क्या कहा जायगा? मैं रेलवे मंत्री मे अनुरोध करता हू कि वह इस माग की तरफ पूरा ध्यान दे।

अब मैं आप का ध्यान मीनियल स्टाफ की तरफ दिलाना चाहता हू, जो कि रेलवे के चलने और उसके मुधार के लिये जिम्मेदार है। मैं निवेदन करना चाहता हू कि जो छोटे मोटे पायटमैन इत्यादि हैं, जिनकी जिम्मेदारी बहुत गम्भीर है, उनके प्रमोशन में कभी भी जल्द-बाजी न की जाय। ऐसे पदों पर केवल ऐसे अनुभवों आदमियों को प्रमोशन देना चाहिये, जो कि उस काम की पूरी जानकारी रखते हो। इस सम्बन्ध में कुछ ऐंमे केसिज हो जाते हैं, जिन की तरफ आपको ध्यान देना चाहिये।

मेरे सामने हरिजनों के सम्बन्ध में कुछ प्रमोशन के केसिज आये हैं। यह कहा जाता है कि प्रमोशन का टैस्ट सीनियारिटी और मैरिट है। मैं यह बताना चाहता हू कि सीनियारिटी और मैरिट रहते हुये भी हरिजन उम्मीदवारों को प्रमोशन नहीं दिया जाता है। आपके सामने लखनऊ के डी० एम० आफिस का एक केस है। और भी ऐसे चार छ केसिज हैं, जिन के सम्बन्ध में मैंने लिखा पढी की है। मैं आपका ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हू कि सीनियारिटी और मैरिट रहते हुये भी हरिजन उम्मीदवारों के मुकाबले में दूसरे आदमियों को प्रमोशन दिया गया। जब उन के केसिज आप के सामने लाये जाते हैं, दो आफिसर दूसरे ही ढग से रिपोर्ट पेश करते हैं। मैं आशा करता हू कि इस ओर भी ध्यान दिया जायगा। सर्विसिज में जो घाघली चलती है, उस को दूर करने का प्रयत्न शीघ्र ही किया जाना चाहिये।

आज स्थिति यह है कि सविधान की धारा के अनुसार इतनी सहूलियत होते हुये भी हरिजन बहुत पिछड़े हुये हैं और उन को कोई मुविधायें नहीं मिल पाती हैं। मैं निवेदन करना चाहता हू कि मंत्री महोदय के अपने मन्त्रालय में और गृह मन्त्रालय की तरफ से भी यह जानने की कोशिश की जाय कि अभी तक ये कमिया क्यों वर्तमान हैं। आज हरिजन पढ़े लिखे लोगों की और साधारण हरिजनों की यह पुकार है कि सरकारी कर्मचारियों और सरकारी दफतरो में पूर्ण विश्वास कायम रखने के लिये हरिजनों को उनका उचित रिप्रेजेंटेशन और रिजर्वेशन दिया जाय। मुझे इतना ही कहना है।

Mr. Speaker: Shrimati Uma Nehru

Shri Raghunath Singh (Varanasi):
I am waiting since yesterday, Sir.

Mr. Speaker: I will give preference to a lady Member....

Shri Raghunath Singh: Surely.

Mr. Speaker: . and that too from Uttar Pradesh.

श्रीवरी उमा मेहता (सीतापुर)
श्रीमान स्पीकर जी, रेलवे मिनिसट्री ने जरूर पहले से ज्यादा तरक्की की है, लेकिन उसके साथ यह भी वाक्या है कि अभी तक उतनी तरक्की नहीं हुई है, जितनी कि हमें उम्मीद थी और जो कि हमें इत्मीनान दे सके। रेलवे मिनिसट्री ने थर्ड क्लास कोचिज की मरत बिल्कुल बदल दी है और कोशिज भी यही है कि वह थर्ड क्लास पैमैजिज को हर तरह की सहुलियत दे, लेकिन इसके साथ ही साथ कोचिज का नम्बर इतना कम है कि थर्ड क्लास के डिब्बों में लोग भेड़-बकरियों की तरह भरे रहते हैं और एक दूसरे पर चढ़ जाते हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि किस तरह से इस का इलाज होगा।

हम देखते हैं कि जो मुसाफिर बगैर टिकट के हर एक ट्रेन में सफर करते हैं, उनके लिए भी बन्दोबस्त अभी तक पूरी तरह में नहीं हुआ है। मुमकिन है कि मिनिसट्री यह कहे कि हमने टिकटलैस ट्रेवलिंग बहुत कुछ कम कर दिया है, लेकिन फिर भी इस सिलामन में हमका जो उम्मीद थी, वह पूरी नहीं हुई है।

इसके अलावा कोचिज में—चाहे वे फस्ट क्लास की हो, सेकंड क्लास की हो, या थर्ड क्लास की हो—गन्दगी पहले से बहुत ज्यादा बढ़ गई है। अगर आप लैट्रिजिंग व मुसलखानों में धुमें, तो आपको मालूम होगा कि यहाँ पर निहायत गन्दी हालत होने के अलावा हर एक चीज टूटी फूटी होती है। मैं चाहती हूँ कि मिनिसटर साहब इस तरह ध्यान दें। जब मैं उन गाड़ियों को देखती हूँ, तो मुझे ऐसा लगता है कि रेलवे यार्ड से कुछ कनडेम्ड गाड़िया ला कर यहाँ लंगा दी गई हैं। कहीं बल्ज ही नहीं है और अगर बल्ज

हैं, तो स्विच खराब हैं। कहने का मतलब यह है कि हर मामले में हालत पहले से खराब है। कोई भी चीज हमें परफेक्ट नहीं दिखाई देती है। जब एम० पी० किसी गाड़ी में सवार होते हैं, तो स्टेशन वाले फौरन ही मिस्त्रियों को लेकर आते हैं और वे लोग टोक-पीट करना शुरू कर देते हैं। इस तरह भी अगर कोई नतीजा निकले, तो अच्छा है, लेकिन कोई नतीजा नहीं निकलता है। वे आते हैं, देखते हैं और कहते हैं कि साहब, यह हम बना नहीं सकते हैं।

इन बातों के अलावा जो नई बीमारी सबसे ज्यादा फैल रही है, वह यह है कि अब इस बात का कोई भरोसा नहीं है कि हम अपने घर—या जहाँ हमें जाना है, वहाँ पहुँच भी सकेगे या नहीं और अगर पहुँचें भी, तो खरियत में पहुँच सकेंगे या नहीं। एक्सीडेंट्स रोज—मर्रा की बात हो गए हैं। एक्सीडेंट्स के अलावा रेलवे में चोरिया और मर्डर भी बीमारी सी हो गई हैं। इस तरह जरा हमारी सरकार गौर करें।

मीटरगेज की मैं क्या हालत बताऊँ। मीनापुर, जहाँ से मैं आई हूँ, मीटरगेज पर है। वहाँ की हालत यह है कि ट्रेन कभी बल पर पहुँचती ही नहीं है और अगर कोई स्टेशन बीच में है और वहाँ ट्रेन रुकती है, तो मिल्डमगे ग्रामानी से ट्रेन पर चढ़ जाते हैं और उनके साथ ही मजदूर और मुर्मा बेचने वाले भी बराबर दिखाई देते हैं। स्टेशन पर कोई ऐसा शक्म नहीं होता, जो उनको रोक सके। मैं उम्मीद करती हूँ कि इस तरह ध्यान दिया जायगा। मैं समझती हूँ कि रेलवे मिनिसट्री के लोग और रेलवे बोर्ड के अफसरान का यह फर्ज है कि वे मिनिसटर की हैसियत से नहीं, या बोर्ड के मेम्बर की हैसियत से नहीं, बल्कि एक मामूली इन्सान की हैसियत से बराबर रेलवे पर सफर करें, ताकि वे खुद इस बीमारी को देखें और उसका इलाज करें।

[श्रीमती उमा नेहरू]

मैं कल से बराबर यहाँ बिये जा रहे व्याख्यान सुनती आ रही हूँ। श्री एन्थोनी ने जो बातें बताईं, मैं समझती हूँ कि जो कुछ मैंने सुना है और जो रिपोर्ट्स मैंने देखी हैं और इस बारे में जो मेरा तजुर्बा है, उसकी बिना पर मैं कह सकती हूँ कि उन्होंने बहुत कुछ बातें सही कही हैं।

मकानों के बारे में मैं मिनिस्टर साहब से यह कहना चाहती हूँ कि जब हम रेलवे एम्पलाईज के लिए मकानों के इन्तजाम को देखते हैं, तो हमें महा-तकलीफ होती है। उनके लिए मकानों की बहुत कमी है। मैं चाहती हूँ कि इस पर मिनिस्टर साहब ज्यादा गौर करें। क्यों गौर करें, इसकी वजह यह है कि हम इन्सान को कितनी ही नेमते दे, कितना ही आगम पहुँचायें, उनको पखा दे, सब कुछ दे, लेकिन जब तक उसके पास जिव्दगी की जरूरतें, मकान, कपडा; और रोटी, नहीं हैं, तो वे सब बेकार हो जाते हैं। मैं मिनिस्टर साहब से यह कहना चाहती हूँ कि हमारा भी बहुत ही चाहता है कि पश्चिमी मुल्कों की तरह हम भी तेजी से आगे जाय, लेकिन हालत यह है कि अभी भी हमें खाना पूरी तरह से नहीं मिलता है, कपडा हमारे पास नहीं है, मकान का तो कहना ही क्या। अगर आप पहल नैसेसिटीज आफ लाइफ सुदैया करने की कोशिश करें, तो आपका मुश्किल बहुत कुछ कम हो जायेगी।

आज हालत यह है कि वैंगज की बहुत कमी है। मीटरगेज की हालत की तरफ बहुत जोर से ध्यान देना चाहिए।

मैं आपका बतलाना चाहती हूँ कि सीतापुर जो कि एक गेहूँ की मंडी है, मृगफली की मंडी है, गुड की मंडी है, वहाँ पर माल बराबर बनता जाता है लेकिन उस माल के बाहर जाने का कोई आउटलेट नहीं है। वहाँ पर बैगस की कमी है, गाडियों की

कमी है, हर चीज की कमी है। इन सब बातों को मैं इसलिए कह रही हूँ कि जो हमारा पाच साला प्लान है वह बहुत हद तक ट्रांसपोर्ट पर निर्भर करता है, इसके बगैर वह सफल नहीं हो सकता है। जब लाल बहादुर जी रेलवे के मिनिस्टर थे, उस वक्त वह वहाँ गए थे और उन्होंने यह सब हालत अपनी आँखों से देखी थी। इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहती हूँ कि लहरपुर में आज दिन तक भी स्टेशन नहीं बना है, वह बिल्कुल सफाबट मंदान है। वहाँ पर कई चीजें पैदा होती हैं और वह एक तिजारती केन्द्र भी है। इतना होने पर भी वहाँ कोई स्टेशन नहीं बनाया गया है। हम लोगों को हर माल अपनी बात को यहाँ पर दोहराना पड़ना है। मैं इसको ज्यादा पसन्द करती हूँ कि हमारा मंत्री महोदय खुद ही अपनी जिम्मेदारी को महसूस करते और इन सब चीजों का दखन के बाद इनको दूर करने की कोशिश करते ताकि मॅम्बर पार्लियामेंट को इन बातों पर न बालना पडता।

हम लोगों को ट्रांसपोर्ट पर ज्यादा खर्च करना है और इम्प्लिग करना है कि हमका एग्रिकलचरल प्रोड्यूस का तथा इंडस्ट्रियल प्रोड्यूस को ल जान व लिग, ट्रांसपोर्ट की आवश्यकता है। आरका व माइड स्टेशम का, दूसरे स्टेशनों का, गेलव लाइनों का, इजिम का, लोकामाटिव्स का, मीटर गेज का, ब्राड गेज का, ध्यान रखना हागा और जो जो मुश्किलात यहाँ पण आती हैं उनको दूर करना होगा।

मैंने देखा है कि बड़े स्टेशनों पर आपन लाउड स्पीकर्स लगा रखे हैं जहाँ में रातदिन और हर वक्त इस तरह की एनाउंसमेंट्स होती रहती हैं कि फला समय पर फला गाडी आने वाली है, फला समय पर फला गाडी छूटने वाली है। लेकिन हमने देखा है कि प्लेटफार्म्स पर बहुत ज्यादा गदगी पडी रहती है। मैं चाहती हूँ कि मंत्री महोदय इस बात पर विचार करें कि उन लाउड स्पीकर्स का टाईमिन्स

बताने के अलावा सोशल सर्विसिस करने के लिए भी उपयोग किया जाए। उनके द्वारा लोगों को यह बताया जाना चाहिए कि किस तरह से प्लेटफार्मस पर सफाई रखी जानी चाहिए, जो खाने पीने की चीजें स्टेशनों पर बिकती हैं, उनको मक्खियों से कैसे बचाना चाहिए। उनको यह भी बतलाना चाहिए कि मक्खियों को खत्म करने का क्या इलाज होता है। इस तरह से अगर उन लाउड स्पीकर्स का सोशल सर्विसिस के वास्ते भी उपयोग किया जाए तो भारत की सूरत और भारत का नक्शा ही बदल जाएगा।

मुझे अधिक न कहते हुए इतना ही कहना है कि जिस तरह से और भाइयों ने जिक्र किया है, मैं भी चाहती हूँ कि रेलवे सर्विसिस जो है स्टेशन मास्टर्स से लेकर नीचे पोर्टर तक, उनमें कोई ज्यादा भेद-भाव नहीं होना चाहिए। क्लासिफिकेशन तो मुझे जरा भी पसन्द नहीं है। इस सम्बन्ध में आपको कुछ न कुछ परिवर्तन करना होगा। रेल कर्म-चारियों के लिए मकानों का इतिजाम, जैसा कि एन्थनी साहब ने कहा, आपको करना चाहिए जिसका इतिजाम आपने अभी तक कोई ज्यादा नहीं किया है। रेल कर्मचारियों के जो बच्चे हैं उनकी शिक्षा की और भी आपको आज से और अधिक ध्यान देना चाहिए। उनके लिए तथा उनके खानदान वालों के लिए पूरे तौर से आपको मैडिकल फैसिलिटीस सुलभ करनी चाहिए। यदि आप देश को खुशहाल बनाना चाहते हैं और देश को जिन्दा रखना चाहते हैं तथा पंच वर्षीय योजना को सफल बनाना चाहते हैं तो देश के गरीब मजदूरों को आपको जिन्दा रखना होगा।

सेठ गोविंद दास (जबलपुर) : अध्यक्ष महोदय, कल और आज जो भाषण लोक सभा में हुए हैं और जो भाषण राज्य सभा में हुए हैं उनमें अनेक बक्ताओं से तो श्री जगजीवन राम जी को बधाई दी है और अनेक ने उनकी भर्त्सना की है।

Mr. Speaker: I will call Shri Vajpayee next.

सेठ गोविंद दास : मैं तो

Mr. Speaker: Order, order. I find that so far no person has spoken from any of these States: Kerala, Andhra..

Shri B. S. Murthy (Kakinada—Reserved—Sch. Castes): I am ready, Sir.

Mr. Speaker: Assam, Rajasthan and Mysore. I shall call them one after another.

Shri P. B. Patel (Mehsana): Maharashtra, Bombay and Gujarat may have different views to be placed.

Mr. Speaker: Let the Major States come and then we will go into the sub-division.

Shri S. V. Ramaswami (Salem): Madras also has been overlooked.

Mr. Speaker: Madras has already spoken.

सेठ गोविंद दास : अध्यक्ष महोदय, मैं कह रहा था कि अनेक बक्ताओं ने जगजीवन राम जी को बधाई दी है और अनेक ने उनकी भर्त्सना की है। लेकिन मैं उनके प्रति अपनी सहानुभूति प्रदर्शित करता हूँ। मैं सहानुभूति इसलिए प्रदर्शित करता हूँ कि एक बड़े कठिन समय में उनको अपना काम करना पड़ रहा है। मैं समझता हूँ कि आज जैसी परिस्थिति है उस परिस्थिति में न के बधाई के पात्र हो सकते हैं और न ही भर्त्सना के पात्र हो सकते हैं, वे केवल सहानुभूति के पात्र हो सकते हैं।

यहां यह कहा गया है कि हमारी रेल की व्यवस्था से बहुत भ्रवनति हुई है। मुझे खेद है कि मैं इस मत का समर्थन नहीं कर सकता हूँ। ऐसी बातों में हमें कुछ लम्बे दौरान की दृष्टि से देखना पड़ता है। छः महीने पहले या साल भर पहले क्या स्थिति थी और आज क्या स्थिति है इतने पर ही विचार करके यदि हम सब कर ले और इतने पर ही विचार करने की यदि हम आदत डाल लें तो सच्चा चित्र हमारे सामने नहीं आ सकता है। मैं सन् १९४७ में जब हम स्वतंत्र हुए उस समय

[सेठ गोविन्द दास]

की रेलों की तसवीर आपके सामने रखता हूँ और आज की तसवीर आपके सम्मुख रखता हूँ और मेरा यह मत है कि उस समय और आज का यदि हम मिलान करें तो इसी निर्णय पर पहुँचेंगे कि हमारी रेलें भी देश के अन्य विभागों के सदृश्य बराबर उन्नति करती जा रही हैं फिर यह उन्नति जितनी हम चाहते हैं उतनी चाहे न हुई हो।

जहाँ तक दुर्घटनाओं का सम्बन्ध है इसमें सन्देह नहीं है कि इधर दुर्घटनायें बहुत अधिक हुई हैं परन्तु इस सम्बन्ध में यदि हम थोड़ी गहराई से देखें तो हमको ज्ञात होगा कि अधिकतर दुर्घटनायें शायद ऐसी थीं जिन पर मनुष्य का कोई बल नहीं हो सकता था, वे दैवी कारणों से हुईं।

हमारी शक्ति के परे था उनको रोक सकना परन्तु इसका यह अर्थ नहीं है कि हम दुर्घटनाओं के निवारण का प्रयत्न न करें। हमें इस तरफ सब से अधिक ध्यान देना है क्योंकि इन वर्षों में यह हमारा सबसे अधिक खेदजनक विषय रहा है।

कल यहाँ पर खर्च बढ़ने की कुछ शिकायत हुई। मेरा इस सम्बन्ध में यह मत है कि जिस समय हम खर्च बढ़ने की ओर देखें उस समय हमारी आमदनी कितनी बढ़ी है इस तरफ भी हमें ध्यान देना चाहिये। साथ ही हमें एक बात की तरफ और ध्यान देना है कि महंगाई नितान्त अत्रिज हाँतीं जहाँ है महंगाई नितान्त बढ़ती जा रही है तो खर्च बढ़ना यह एक स्वाभाविक बात है।

कामगारों के सम्बन्ध में यहाँ पर बहुत कुछ कहा गया। जब साम्यवादी प्रजातन्त्र डेमोक्रेसी के सिद्धांत पर काम करने के लिये कुछ कहते हैं तो मुझे थोड़ा आश्चर्य होता है। जहाँ तक हमारे साम्यवादियों का सम्बन्ध है वहाँ तक मैं समझता हूँ कि यदि वे अपने साम्यवादी देशों की ओर देखें,

चीन की ओर देखें, रूस की ओर देखें और देखें कि वहाँ पर प्रजातन्त्र के कितने सिद्धांत काम में लाये जाते हैं तो शायद उनकी अपनी राय बदलनी पड़ेगी।

कल यहाँ पर हमारे जबलपुर से आने वाले श्री एन्थनी का बड़े जोर शोर का भाषण हुआ और उन्होंने अपने भाषण में एक बात यह कह डाली कि जहाँ तक कामगारों के सम्बन्ध की नीति का सम्बन्ध है वे सरकार का अनक्यालिफाइड कडैमनेशन करते हैं। लेकिन मैं सरकार का जहाँ तक अमजीवियों का सम्बन्ध है वहाँ तक सरकार की नीति का अनक्यालिफाइड सपोर्ट हूँ और मैं कहना चाहता हूँ कि भिन्न भिन्न देशों के इतिहास को श्री एन्थनी और जो दूसरे लोग हमारी सरकार की अमजीवी नीति की निन्दा करते हैं, वे देखने की कृपा करें और वे देखें कि स्वराज्य प्राप्त करने के बाद से अब तक जहाँ तक अमजीवियों का सम्बन्ध है चाहे वे रेलवे विभाग के हों और चाहे वे अरब किसी विभाग के हों क्या किसी सरकार ने और किसी देश ने उतना काम किया है जितना हमारी सरकार ने किया है? मैं यह मानता हूँ कि उनको हमें और भी सहूलियतें देनी हैं परन्तु अमजीवियों की ओर रेलवे के अमजीवियों की नीति के सम्बन्ध में सरकार का अनक्यालिफाइड कडैमनेशन करना यह एक बड़े आश्चर्य की बात है। हमारे श्री एन्थनी ने यह भी कल कहा कि नेशनल फेडरेशन जो हमारी रेलवे की है उसमें ४५ अरब कामगार नहीं हैं। मैं उनसे पूछना चाहता हूँ कि अगर नेशनल फेडरेशन में कामगारों की कमी है तो रेलवे में और कौनसी अमजीवियों की संस्था है जिसमें नेशनल फेडरेशन से अधिक कामगार मौजूद हैं? सरकार जो यह कहती है कि कामगारों को एक ही सच के अन्तर्गत लायेंगे तो वह कामगारों के हित की नीति है और इस सम्बन्ध में जो श्री एन्थनी ने कहा कि नेशनल फेडरेशन सरकार का

विरोध करने का साहस नहीं कर सकती तो मैं उनसे जानना चाहता हूँ कि आप हर बात में सरकार का विरोध क्यों करना चाहते हैं? आपको क्या तभी सतोष होगा जब यहाँ पर हड़ताल पर हड़ताल हो और हमारे विकास के काम रुक जायें? मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि सरकार का श्रमजीवियों के सम्बन्ध में अनकालिफाइट कर्मनिर्देशन करना यह श्रमजीवियों के प्रति शत्रुता है यह सरकार के प्रति शत्रुता नहीं है बल्कि श्रमजीवियों के प्रति शत्रुता है और लम्बे दौरान में वह हमारा जो विकास कार्य हो रहा है उसमें सब से बड़ी बाधा डालना है। मैं उन सब से सहमत हूँ जिन्होंने यहाँ पर कुछ बातें रखी हैं। मैं मानता हूँ कि जहाँ तक रेलवे की व्यवस्था का सम्बन्ध है उसमें अभी काफी अधिक चुस्ती प्रानी चाहिये। काम करने वालों का जहाँ तक सम्बन्ध है हम यह भी देखते हैं और यह ठीक कहा गया कि यहाँ पर लोग बहुत काम नहीं करते और भारामतलब हो गये हैं। उनको अधिक श्रम करना चाहिये। यदि हमको पञ्चवर्षीय योजना सफल बनानी है तो इस यातायात के कार्य में हमारा जो योजना प्रायोग है उसको अधिक ध्यान देना ही पड़ेगा। अगर अधिक धन हमको नहीं मिले या हमारे रेलवे मंत्री महोदय को नहीं मिले तो वे अधिक काम कैसे कर सकते हैं। इसलिये योजना प्रायोग जो धन रेलवे को देने वाला है उस पर वह पुनर्विचार करे और प्रतिरिक्त रकम दे। हमारी रेलवेज के लिये अधिक धन की आवश्यकता होगी क्योंकि बिना उसके यातायात के साधनों की उन्नति नहीं हो सकेगी और बिना यातायात के साधनों की उन्नति के हमारी पञ्चवर्षीय योजना सफल नहीं हो सकेगी।

जहाँ तक नीमरी श्रेणी यात्रियों का सम्बन्ध है मैं इस विषय में मन् १९०३ से ही लगातार कुछ न कुछ कहता आ रहा हूँ और फिर भी मेरा यह कहना है कि उस सम्बन्ध में हमें अधिक करना चाहिये लेकिन

उसी के साथ साथ मैं यह भी मानता हूँ कि उसके सम्बन्ध में कुछ न किया गया हो, ऐसा नहीं है।

सन १९४७ में हमारी रेलवेज की जो व्यवस्था थी उस पर मैंने एक नाटक लिखा था और उस चार दृश्य थे। एक का नाम था बेकरारी, दूसरे का नाम था इन्तजारी, तीसरे का नाम था फौजदारी और चौथे का नाम था जमींदारी। हमारे गरीब लोग बेचारे बेकरार हो कर स्टेशना पर पहुँचते हैं वहाँ ट्रेन लेट हो जाती है, इतजारी करनी पड़नी है और फिर फौजदारी होनी है और फौजदारी जहाँ होती है वहाँ फिर जमींदारी हो जाती है। मन् १९४७ में अब प्राज की स्थिति में काफी अन्तर हुआ है लेकिन उसमें और अधिक अन्तर लाने की आवश्यकता है।

अब मैं बहुत संक्षेप में कुछ बातें अपने प्रान्त सम्बन्ध में कहूँगा। हमारा नया प्रदेश बहुत बड़ा प्रदेश बन गया है और राज्य पुनर्गठन आयोग ने जब इस प्रदेश का निर्माण की सिफारिश की उस समय उन्होंने कहा था कि इस प्रदेश की उन्नति तब तक न भव नहीं है जब तक कि इस प्रदेश यातायात के साधनों की तरक्की न हो। यातायात के साधनों के सम्बन्ध में भी राज्य पुनर्गठन आयोग की रिपोर्ट में अस्पष्ट सिफारिशें हैं। मैं उनको यहाँ पर दुहरा कर आपका समय नहीं लेना चाहता लेकिन मैं इतना अवश्य कहना चाहता हूँ कि राज्य पुनर्गठन आयोग की सिफारिशों पर जहाँ तक हमारे प्रदेश का सम्बन्ध है, वह पिछड़ा प्रदेश है, बहुत बड़ा प्रदेश है, उन सिफारिशों को तरफ ध्यान दिया जाना चाहिये और उन सिफारिशों को कार्य रूप में करना चाहिये।

गुना और उज्जैन ५ बीच की जो रेलवे लाइन की बात थी मैं रेलवे मंत्री महोदय को याद दिलाना चाहता हूँ कि उस लाइन, निर्माण की स्वीकृति उन्होंने स्वयं

[सेठ गोविन्द दास]

इसी लोक सभा में ही श्री लेकिन पंचवर्षीय योजना में वह शामिल नहीं की गई और जब एक चीख स्वीकृत हो चुकी है तब उसे शामिल न करने का क्या अर्थ है।

इसी के साथ हमारे प्रदेश में कुछ तेज ट्रेनों की आवश्यकता है। मेरा एक प्रस्ताव है कि कलकत्ते से ब्रह्मदाबाद तक एक मेल ट्रेन चलनी चाहिये जो कि कटनी, बीना, भूपाल, उज्जैन और रतलाम हो कर जाये। आप देखेंगे कि कलकत्ते से ब्रह्मदाबाद तक जाने की दूरी इस ट्रेन से कम हो जायेगी। इसके प्रतिरिक्त कुछ जगहों पर बहुत छोटी लाइनें हैं जैसे ग्वालियर से भिड़, शिवपुर से शिवपुरी और उज्जैन से भागरा, यह छोटी लाइनें हैं और इन छोटी लाइनों के कारण यह लाइनें नुकसान में चल रही हैं। इस सम्बन्ध में भी मैं यह कहना चाहूंगा कि उस तरफ ध्यान दिया जाय। कुछ जगहें ऐसी हैं कि जहां पर पुल नहीं बने हैं। जबलपुर में ऐसे दो पुल हैं। और भी कुछ जगहें हैं। उनके कारण कभी कभी घंटों तक यातायात रुका पड़ा रहता है। इसमें कोई बड़े खर्च की बात नहीं है। मैं समझता हूँ कि जबलपुर के यह दो पुल और दूसरे स्थानों के भी जो इस प्रकार के पुल हैं जो थोड़े खर्च से बनाये जा सकते हैं और जिनके कि कारण यातायात रुका पड़ा रहता हो और लोगों को कठिनाई होती हो उन्हीं पुलों का निर्माण होना चाहिये।

एक बात में मैं श्री अशोक मेहता से सहमत हूँ और वह यह है कि व्यवस्था पद्धति में बहुत जल्दी जल्दी परिवर्तन होता है। जब व्यवस्था पद्धति में बहुत जल्दी जल्दी परिवर्तन होता है और एक ढग की व्यवस्था बहुत दिन तक नहीं चलने पाती तो व्यवस्था में डीलापन आ जाता है और डीलापन के प्रतिरिक्त उस व्यवस्था में कुछ व्यतिक्रम भी हो जाता है। इसलिये मेरा निवेदन है कि

जहां तक व्यवस्था पद्धति का सम्बन्ध है, जैसा कि श्री अशोक मेहता जी ने कहा था, उस में जल्दी जल्दी परिवर्तन नहीं होना चाहिये।

अन्त में मैं फिर वही बात कहूंगा जो मैंने प्रारम्भ में कही थी कि इस कठिन परिस्थिति में हमारे रेलवे मंत्री श्री जगजीवन राम जी जिस ढग में काम कर रहे हैं, उसके लिये मैं उनके प्रति सहानुभूति प्रदर्शित करता हूँ।

Mr Speaker: Shri Vajpayee

An hon. Member: There are so many Hindi speeches

Mr. Speaker: There are two rails on which the train moves One rail is Hindi and one rail is English

श्री बाजपेयी (बलरामपुर) अध्यक्ष महोदय, इस से पहले कि मैं रेलवे बजट के सम्बन्ध में कुछ विचार प्रकट करूँ, मैं अपने माननीय मित्र सेठ गोविन्द दास जी के इस कथन से अपनी असहमति प्रकट करता हूँ कि जो भी दुर्घटनायें हुई हैं उन के लिये हमारे रेलवे मंत्री सहानुभूति के पात्र हैं।

सेठ गोविन्द दास मैं ने इस के लिये नहीं कहा।

श्री बाजपेयी सहानुभूति रेलवे मंत्री महोदय के साथ नहीं, उन हजारों व्यक्तियों के साथ होनी चाहिये, जिन्होंने रेलवे प्रशासन की अक्षमता, अयोग्यता और शिथिलता के कारण अपने जीवन से हाथ धोये हैं।

सेठ गोविन्द दास अध्यक्ष महोदय, एक व्यक्तिगत स्पष्टवाद। मैं ने यह नहीं कहा कि जो दुर्घटनायें हुई हैं उन के सम्बन्ध में मैं उन के प्रति सहानुभूति प्रकट करता हूँ। मैं ने यह कहा था कि जिस प्रकार से ऐसी कठिन परिस्थिति में वे सारा कार्य चला रहे हैं, उस के प्रति मेरी सहानुभूति है।

अध्यक्ष महोदय : वे इसको जानते हैं ।

एक माननीय सचिव जैसे ऐम्प्लीमेंट्स हो रहे हैं ।

श्री बाबूदेवी सहानुभूति तो है, मगर यह सहानुभूति उन मरने वालों के साथ है ।

सठ घोबिन्द बास मेरी भी है ।

श्री बाबूदेवी रेलवे मंत्री के साथ नहीं सहानुभूति एक दुर्बल व्यक्ति के साथ की जाती है । रेलवे मंत्री समर्थ हैं, वे यदि चाहें तो रेलवे प्रशासन में ऐसे परिवर्तन कर सकते हैं जिन से इन दुर्घटनाओं की संख्या बहुत कम की जा सके। मैं इस तर्क को स्वीकार नहीं करता कि कुछ दुर्घटनायें दैवी कारणों के फलस्वरूप हुई हैं । जो भी कारण है और जाच के द्वारा हमारे सामने आये हैं, वे इस बात को प्रकट करते हैं कि अगर पहले से सावधानी बरती जाती दूरदर्शिता से काम लिया जाता, रेलवे के प्रत्येक कर्मचारी में अपने कर्तव्य के प्रति निष्ठा का भाव जागृत किया जाता तो बहुत सी दुर्घटनायें टल सकती थीं । गत वर्ष की तुलना में इस वर्ष रेलों की दुर्घटनाओं में जो व्यक्ति मरें हैं उन की संख्या ५,०४५ है जब कि पिछले वर्ष ४,३२२ थी, घायल होने वाले इस वर्ष ३२३४१ हैं जब कि गत वर्ष २८,७७० थे । इन मरने और घायल होने वालों में रेलवे के वे कर्मचारी शामिल नहीं हैं जो वर्कशाप में काम करते हुए अपने जीवन से हाथ धो बैठे हैं या जिन्हें घायल होना पड़ा है । और इन दुर्घटनाओं के कारण रेलवे के यात्रियों में एक असुरक्षा का भाव पैदा हो गया है । वे रेलों में चढ़ते हैं तो सारे जग को और अपने जीवन को राम के भरोसे छोड़ देते हैं । उन्हें माशा नहीं है कि वापस आयेगे तो जग मिलेगा या उन का जीवन सुरक्षित रहेगा । बाद में केवल राम रह जाता है । हमारे रेलवे मंत्री महोदय के नाम का जो अन्तिम पद है सचमुच वही सार्थक है । जग और जीवन दोनों यात्रियों के हाथ से थले जाते हैं । साथ ही इन दुर्घटनाओं को रोकने के सम्बन्ध में अभी तक जो भी पग

उठाये गये हैं वे पर्याप्त नहीं हैं, प्रभावी नहीं हैं । इन दुर्घटनाओं का आश्रय ले कर मैं रेलवे मंत्री महोदय से त्याग पत्र की मांग नहीं करूंगा, यद्यपि स्वस्थ वैधानिक परम्परा का निर्माण करने के नाम पर इस तरह का त्याग पत्र एक दुर्घटना के लिये देने की परम्परा इस सदन में स्थापित की जा चुकी है । लेकिन त्याग पत्र से दुर्घटनायें नहीं रुकती । यह बात सत्य है । इसलिए ऐसे कदम उठाये जाने चाहियें जो दुर्घटनाओं को रोकने में समर्थ हो सकें । इस सम्बन्ध में जेनरल मैनेजरों की मीटिंग में जो भी निर्णय किये गये उन के सम्बन्ध में माननीय मंत्री महोदय ने राज्य सभा में प्रकाश डाला है । मुझे इस सम्बन्ध में केवल इतना ही निवेदन करना है कि जो आपरेशनल एफिशिएसी हैं और जिन लोगों से हम काम लेना है उन में उच्च स्तर तक यह विश्वास पैदा किया जाना चाहिये कि उन के ऊपर एक बड़ी जिम्मेदारी है । मैं समझता हूँ कि रेलवे प्रशासन प्रत्येक क्षेत्र में और प्रत्येक स्तर पर काम करने वाले एक एक कर्मचारी के हृदय में अभी तक यह भाव पैदा नहीं कर सका है । गत दस वर्षों में स्वतंत्रता के बावजूद भी यह उस की सब में बड़ी असफलता है । जो भी सड़क खड़े होते हैं, जो भी कठिनाइयाँ आती हैं, उन के मूल में जा कर यदि हम विचार करते तो इसी निष्कर्ष पर पहुँचेंगे कि कर्मचारियों में, जिन में अधिकारी भी शामिल हैं और जिन का दोष अधिक है वे अभी तक अपने कर्तव्यों के प्रति जिस मात्रा में जागरूक होना चाहिये, सतर्क होना चाहिये, उतना नहीं हो सके हैं । रेलवे मंत्री महोदय को देश की जनता को आश्चस्त करना है कि रेलों की यात्रा में उस के जीवन का और धन का संरक्षण किया जायेगा । पिछले वर्ष जो दुर्घटनायें हुई हैं उन से यह विश्वास हिल गया है, उसे फिर से कायम किया जाना चाहिये ।

कल भी और आज भी रेलवे मंत्रालय द्वारा जो अम नीति अपनाई जा रही उस के सम्बन्ध में, पक्ष में और विपक्ष में भी, दोनों तरह की बातें कही गई हैं । हमारे कम्प्यू-

[श्री बाजपेयी]

निस्ट मित्र अगर श्रम के पक्ष की कोई बात कहते हैं तो उसे यह कह कर नहीं टाला जा सकता कि जिन देशों में कम्युनिस्ट पार्टी का राज्य है उन में श्रम की क्या हालत है। यदि उन में हालत ठीक नहीं है तो यहाँ हालत ठीक न होने के लिये वह कोई तर्क नहीं हो सकता। मुझे यह कहने में बिल्कुल सकोच नहीं है कि श्रम के सम्बन्ध में, श्रम सगठनों को मान्यता देने के सम्बन्ध में रेलवे मंत्रालय और रेलवे बोर्ड की जो नीति है वह प्रतिक्रियावादी नीति है, प्रतिगामी नीति है। उस से दलबन्दी की भावना पैदा होती है और वह नीति रेलवे कर्मचारियों में स्वस्थ ट्रेड यूनियनिज्म का विकास नहीं कर सकती। मैं नार्थ ईस्टर्न रेलवे में ही देखता हूँ कि उत्तर रेलवे मजदूर यूनियन को मान्यता दी गई है जब कि वह मजदूरों का विश्वास खो चुकी है। यदि वहाँ चुनाव कराये जायें तो मजदूर बहुमत में उस यूनियन का साथ नहीं देंगे। मगर जनरल मैनेजमेंट और रेलवे के अधिकारी अपने अंत पर उस यूनियन को टिकाये हुए हैं। यही कारण है कि मजदूरों में, कर्मचारियों में निराशा की भावना पैदा होती है और जो व्यक्ति निराश है, अमनुष्य है, उन में अच्छे काम की आशा नहीं की जा सकती। हाल में ही उत्तर रेलवे मजदूर यूनियन का एक बड़ा भाग नार्थ रेलवे में यूनियन में शामिल हो गया है। अन्य क्षेत्रों में दो दो यूनियन को मान्यता दी गई है। मगर नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर केवल सत्तारूढ़ दल द्वारा स्वीकृत यूनियन को ही मरकारी बल के समर्थन पर खड़ा किया जा रहा है। मैं आशा करता हूँ कि इस नीति में परिवर्तन किया जायेगा। मजदूर सगठन यदि सही दिशा में चलते हैं, राष्ट्र के हित को ध्यान में रख कर भागे बढ़ते हैं, तो रेलवे प्रशासन के लिये नें सहायक होंगे। वे उसके मार्ग में बाधक नहीं होंगे। रेलवे सगठनों को प्रशासन का विरोधी समझना यह धारणा भ्रामक है। दोनों सहयोग से काम करे इस बात की

आवश्यकता है। लेकिन सहयोग न्याय के आधार पर ही सकता है, दलगत स्वार्थों की तुष्टि के आधार पर नहीं। इस सम्बन्ध में मंत्रालय को अपने श्रम नीति पर पुनर्विचार करना चाहिए।

13 hrs.

माननीय रेलवे मंत्री महोदय ने अपने भाषण में सभी रेलवे कर्मचारियों के लिए पेंशन योजना का उल्लेख किया है। उस योजना के अनुसार जो भी कर्मचारी १५ नवम्बर सन् १९५७ के बाद नौकरी में आयेंगे उनके लिए वह योजना अनिवार्य होगी और १५ नवम्बर सन् १९५७ के पहले के जो कर्मचारी हैं उनके लिए इस योजना में शामिल होना ऐच्छिक होगा। लेकिन जिनके लिए यह योजना विकल्प के रूप में रखी गयी है उन पर भी यह अन्धन लागू किया गया है कि वे ३१ मार्च सन् १९५८ तक अपनी राय प्रकट करें और यह बतायें कि पेंशन योजना में शामिल होना चाहते हैं या प्रावाइड फंड के अनुसार भागे बढ़ना चाहते हैं। मेरा निवेदन है कि यह अवधि बहुत कम है। इस अवधि को आगे बढ़ाया जाना चाहिए। ३१ मार्च सन् १९५८ तक हर एक कर्मचारी फैसला नहीं कर सकता। जो भी योजना रखी गयी है वह व्यवस्था में आमूल परिवर्तन करती है। उसके दूरगामी परिणाम होंगे। हर एक कर्मचारी को भविष्य उसमें सम्बन्धित है। उनको पूरा मौका दिया जाना चाहिए ताकि वे समस्या के हर एक पहलू पर विचार कर सकें। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस ३१ मार्च सन् १९५८ तक की अवधि को ६ महीने के लिए आगे बढ़ाया जाये और पेंशन योजना के जो नियम हैं वे सभी कर्मचारियों को उनकी भाषा में छाप कर दिये जायें। रेलवे मंत्री महोदय ने रेलवे में किस तरह से हिन्दी का प्रयोग बढ़ता जा रहा है इसकी ओर संकेत किया है। मैं उनका ध्यान

बीचना चाहता हूँ कि पेंशन योजना के सम्बन्ध में जो नियमावली है यह सभी कर्मचारियों को उनकी अपनी भाषा में प्रभी तक नहीं पहुँचा गयी है। छोटे छोटे कर्मचारी श्रेणी में लिखे हुए नियमों में यह निर्णय नहीं कर सकते कि उन्हें किस योजना के साथ अपने को जोड़ना चाहिए।

एक बात धीर है। इस सम्बन्ध में जितना प्रचार होना चाहिए था, कर्मचारियों को इस योजना के लाभ बताने के लिए जो कदम उठाये जाने चाहिए थे वे नहीं उठाये गये। उनके हृदय में तरह तरह की आशंकाएँ पैदा हो रही हैं और वे निश्चय नहीं कर पा रहे हैं कि उन्हें किस ओर जाना चाहिए। इस दृष्टि से अवधि बढ़ाना आवश्यक है और उन्हें पूरा मौका दिया जाना चाहिए कि वे इस सम्बन्ध में कोई फैसला कर सकें। जहाँ तक मैं सम्झता हूँ रेलवे मंत्रालय ने पेंशन योजना के पक्ष में अपना निर्णय कर दिया है क्योंकि जो भी १५ नवम्बर सन् १९५७ के बाद के जो कर्मचारी हैं उन पर यह अनिर्णय रूप से लागू होंगी। मेरा निवेदन है कि दाना प्रकार के विकल्प आगे भी कर्मचारियों के सामने रखने चाहिए। अगर वे पेंशन योजना में शामिल होना चाहते हैं तो उन्हें इसकी छूट दी जानी चाहिए, यदि वे उस में शामिल न होना चाहें तो १५ नवम्बर १९५७ के बाद वालों का भी इस बात की छूट हानी चाहिए कि वे प्रावीजेट फंड के अनुभार अपना आगे वा हिस्सा रख सकें।

रेलवे में भ्रष्टाचार के निराकरण के सम्बन्ध में अनेक सदस्यों ने बल दिया है। अनुभव ऐसा आता है कि भ्रष्टाचार के निराकरण के जैसे जैसे प्रयत्न किये जाते हैं, भ्रष्टाचार नये रूप में और बड़े हुए आकार में हमारे सामने आता है। इस सम्बन्ध में आचार्य कुपालानी की अध्यक्षता में जो कमेटी नियुक्त की गयी थी उसकी सभी सिफारिशों को अभी तक कार्यान्वित नहीं किया गया है। स्थान स्थान पर भ्रष्टाचार के मामले सामने आते हैं। उन

पर परदा डालने का प्रयत्न किया जाता है। मुझे मालूम है कि प्रभी लखनऊ में खलासियों की भरती का एक मामला सामने आया है। भरती के लिए जो सिलेक्शन बोर्ड नियुक्त किया गया था उसने जो भरती की उसमें जिन्हें भरती किया जाना चाहिए था, जिन्हें स्वीकृत किया गया था, उनकी जगह दूसरे लोग भरती कर लिये गये हैं। जब मीनियर विजिलेस आफिसर के पास इस बात की शिकायत की गयी तो उन्होंने जाच की। पाच मो खलासियों से उन्होंने मो खलासियों की जाच की और उनमें मात ऐंमे थे जिन्हें मिलेबट नहीं दिया गया था।

Mr. Speaker: The hon. Member's time is up.

Shri Vajpayee: Being the spokesman of the group I hope I will be given more time.

Mr. Speaker: I have given him sixteen minutes already.

Shri Vajpayee: Only, Sir

Mr. Speaker: All right, four more minutes.

श्री वाजपेयी: उनमें से सात व्यक्ति ऐसे निकले जो दूसरे व्यक्तियों की जगह काम कर रहे थे। सिलेक्शन के समय मुहम्मद नाम के व्यक्ति छाटे गये थे मगर जब नियुक्ति का मौका आया तो उसकी जगह गुलाब नाम के व्यक्ति को नियुक्त कर दिया गया। यह मामला पकड़ा गया है मगर मुझे आशंका है कि इस मामले को दबाया जा रहा है। मैं आशा करता हूँ कि भ्रष्टाचार के जो भी मामले सामने लाये जायेंगे दृढ़ता के साथ उनका निराकरण करने का प्रयत्न किया जायेगा और रेलवे कर्मचारियों के हृदय में यह भावना पैदा नहीं होने दी जायेगी कि रेलवे का प्रशासन किसी तरह से भ्रष्टाचार के मामलों को दबाना चाहता है।

[श्री बाबूदेवी]

इसी सम्बन्ध में एक बात यह भी कह दूँ रेलवे के कर्मचारियों को छोटे छोटे कार्रणों से परेशान किया जाता है, उन पर आरोप लगाये जाते हैं जो प्रमाणित नहीं हो सकते, मगर उन्हें नौकरी से भ्रमण कर दिया जाता है। जबलपुर के अस्पताल में एक कर्मचारी काम करते थे जिन्हें सन् १९५० में आरोप लगाकर नौकरी से भ्रमण कर दिया गया। वह भ्रमण में मामला ले गये और भ्रमण न उठे उन्हें पुनः काम पर लेने का आदेश दिया। वह काम पर हाजिर हुए पर तीन घंटे बाद उन्हें फिर से मुअत्तिल कर दिया गया, और बाद में उनको बरखास्त कर दिया गया। वह अपना मामला बम्बई की हाईकोर्ट में ले गये। बम्बई की हाईकोर्ट ने बरखास्तगी का आदेश रद्द कर दिया। मगर आदेश के रद्द होने के बाद जैसे ही वह नौकरी पर फिर आये उन्हें फिर मुअत्तिल कर दिया गया और वह अभी तक मुअत्तिल हैं। श्रीमान्, इस तरह के उदाहरण रेलवे प्रशासन की प्रतिष्ठा को बढाने में सहायक नहीं हो सकते।

रेलवे कर्मचारियों के लिए जो आचरण नियम निर्धारित किये गये हैं उनमें से भी साम्राज्यवादी शासन की बू आती है। मैं रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान हिन्दी में छपे आचरण नियमों की ओर दिलाना चाहता हूँ। दूसरे पृष्ठ पर यह लिखा हुआ है "हर रेलवे कर्मचारी का कर्तव्य होगा कि वह अपने परिवार के सदस्यों को किसी ऐसे आन्दोलन या काम में जिसका उद्देश्य खुले आम या छिपे तौर पर विधिवत् सरकार को उलटना हो भाग लेने, चन्दा देने या किसी भी ढंग से सहायता करने से रोकने की पूरी कोशिश करे।" मैं यह जानना चाहता हूँ कि अगर सरकार को विधिवत् रूप से उलटने का प्रयत्न किया जायेगा तो उसमें कोई आपत्ति क्यों होनी चाहिए। विधिवत् सरकार को उलटना हो तो उसमें क्या गलत बात है। देश के हर एक नागरिक को अधिकार है कि वह वैधानिक रूप से शान्तिपूर्ण

प्रयत्नों से सरकार को बदलने में योग्य है। मैं समझता हूँ कि जो भाषा रखी गयी है वह कुछ अशुद्ध है। इसको शुद्ध किया जाना चाहिए।

श्री भक्त बर्षान (गढ़वाल) : यह अनुवाद की गलती है। मैं समझता हूँ कि यह अनुवाद "गवर्नमेंट एज कास्टीट्यूटेड बाई ला" का है।

श्री बाबूदेवी : इस तरह की भाषा से गलतफहमिया पैदा न करें। इसमें भी सावधानी की आवश्यकता है।

नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर तारघरो को स्टेशनों से भ्रमण हटाने की नीति अपनाई जा रही है। गोडा, गोरखपुर और बनारस सिटी में जो तारघर रेलवे स्टेशन पर थे, उन्हें दूर शहर में भेज दिया गया है और स्टेशन पर तार लेने की कोई व्यवस्था नहीं है। ऐसा क्यों किया गया, यह स्पष्ट कर देना चाहिए। कहा जाता है कि नार्थ ईस्टर्न रेलवे में तारघरो की तुलना में वायरलेस को अधिक प्रमुखता दी जा रही है। मैं समझता हूँ कि वायरलेस में खर्चा भी अधिक होता है और हम को भी सवाद भेजते हैं, वे गुप्त रह सकेंगे या नहीं, इस का विश्वास नहीं किया जा सकता है। कारण कुछ भी हो, लेकिन रेलवे स्टेशनों पर तारघर की व्यवस्था जरूर होनी चाहिए।

नई रेलवे लाइनों के सम्बन्ध में अनेक सुझाव दिए गए हैं। मैं समझता हूँ कि माधोपुर से ऊधमपुर तक रेलवे लाइन बिछाने का जो सुझाव है, उस को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। माधोपुर से ऊधमपुर तक सड़क का निर्माण हो गया है और अब रेलवे लाइन बिछाने में कोई कठिनाई नहीं होगी। सामरिक दृष्टि से भी इस बात की आवश्यकता है। मुझे सतोष है कि रेलवे मंत्री जी ने कल राज्य सभा में इस सम्बन्ध में विचार करने का आश्वासन दिया है।

इसी तरह मोवा से सम्बन्ध जोड़ने वाली जो कोंकण की रेलवे लाइन है, उस के सम्बन्ध में भी गम्भीरता से विचार किया जाना चाहिए।

मध्य प्रदेश के पिछड़े क्षेत्र की तरफ भी ध्यान देने की आवश्यकता है, जिसे राज्य पुनर्गठन आयोग ने यातायात द्वारा प्रदेश के सभी क्षेत्रों से सम्बन्धित करने पर बल दिया है।

अन्त में अध्यक्ष महोदय, मैं अपने चुनाव-क्षेत्र की बात कह दूँ। हमारे यहाँ बलरामपुर, उत-रीला, डुमरियागंज, बांसी तथा सहजनवा से एक रेलवे लाइन निकालने का विचार उत्तर प्रदेश की सरकार के द्वारा केन्द्र के सामने रखा गया था। माननीय श्री शास्त्री जी ने, जब कि वह रेलवे मंत्री के पद पर आसीन थे, इस सम्बन्ध में आश्वासन दिया था, परन्तु पुराने आश्वासन पालन किए जायें, यह शायद हमारे मंत्री महोदय की नीति दिखाई नहीं देती। मैं उन का ध्यान उन के सहयोगी द्वारा दिए गए आश्वासन की ओर खींचना चाहता हूँ। जो रेलवे लाइन इस प्रकार निकाली जायेगी, वह २२ मील के क्षेत्र में होगी और गोंडा और बस्ती का क्षेत्र उस के अन्तर्गत आयेगा। वह एक ऐसा क्षेत्र है, जहाँ कि अनाज और चावल बड़ी मात्रा में पैदा होता है और जहाँ यातायात के साधन नहीं हैं। वहाँ रेलवे स्टेशन पंद्रह बीस मील की दूरी पर है। अगर इस विषय पर विचार किया जायगा, तो मुझे बड़ी ख़ुशी होगी।

रोहतक-गोहाना-पानीपत की जो रेलवे लाइन है, वह उखाड़ दी गई थी। अब उसे फिर से शुरू किया जा रहा है। मेरा सुझाव यह है कि उसको गोहाना तक सीमित न रख कर पानीपत तक बढ़ा देना चाहिए। पहले वह पानीपत तक ही थी। पिछली लड़ाई में उस को हटा दिया गया था। इसलिए अब भी उसे पानीपत तक ही बढ़ा देना चाहिए।

Mr. Speaker: Shri Radhamohan Singh. After him I will call Shri B. S. Murthy. I must give one turn to every one of the Groups in the Opposition. Therefore, Mr. Barrow will not be called now; I must exhaust the Republican Group, the Ganatantra Group etc. and then I will come again.

Shri Radhamohan Singh (Ballia): Sir, I wish to offer my congratulations to the hon. the Railway Minister. All the literature about railway administration that has been supplied to us goes to show an all-round development of the railways for which the Railway Administration deserves our thanks. Some friends have put in a plea here that because the Railway Minister has had to work under very difficult circumstances he is only to be pitied. But I am sorry to say I do not agree with that view. I think that because of the fact that he has had to struggle under very difficult circumstances and has come out successful he deserves our appreciation and our congratulations.

It has been truly said that the Railways are the life-line of the nation. We have to remember that the Railway Administration has to serve three masters: the first is the country and the people, the second the consumers or the users of the railways, and thirdly the employees.

Mr. Speaker: Order, order. Hon. Members come and worry me, asking me whether I will give them a chance at three o'clock and so on. I am not here to do that. Hon. Members will take their chance, be here, hear what other hon. Members say and try to meet those points. I would request them not to come here and try to fix a particular time with me. I am trying to give representation, first of all, one round to all the Groups. Another person from the same Group which has been given a chance wants another chance before another Group has had its chance. And some States have not had a chance at all. Therefore, I am trying to distribute between

[Mr. Speaker]

the various Groups and various States and give preference to special interests, and then once again give another opportunity. Therefore, I would request hon. Members to kindly be in their seats, make the House full, take part in the debate and follow the proceedings.

Shri Radhamohan Singh: Then, Sir, the Railway Administration has also to plan in such a way that it serves all parts of the country. It has to run through to our borders and also to all areas, so that it may serve the people in times of need and emergency like floods and famine. It has also to open out industrial areas for development and to reach the coasts for transit of goods. This is, what is called, catering to the needs of the country.

Secondly, the interests of our paymasters, the consumers, have to be looked to. I do not think that only such amenities as are being provided are all that have to be looked into. What the railway consumers want is, firstly, cheap and quick transport. I am sorry to say that we have been doing nothing in this respect. The Railway Administration does not appear to be alive to the need for providing quick transport. There are certainly some areas which are served better, but there are other backward areas which are not being cared for. There the people are made to pay the same rate of fares even though it takes ten hours to cover a distance of 50 miles. I would request the Railway Administration to look into all these things.

So many things have been said in this House, I do not want to repeat them. But I would like to say one thing, that all that we say here should not be thrown away. The Administration should benefit by our suggestions and should look into them. They should consider whether it is possible to carry out the suggestions made here. This is a very good way of getting so many ideas from all sorts of people coming from all sorts of areas. Year in and year out, from

this House as well as from the other House, suggestions are poured into the Administration but I regret to say—that is a very genuine grievance which we have got—that they are not looked into. I hope and trust that our Railway Administration would be more careful about them, look into these suggestions and try to carry them out. We shall be obliged if the hon. Railway Minister kindly takes the trouble to inform the hon. Members as to what has been done with regard to these suggestions. I think it will be doing something good if he takes care to oblige us in this respect.

I said, Sir, we have been doing nothing for quick and cheap transport. I would like to elaborate my point by examining the figures that have been given to us. If we look from the administrative point of view, in two or three years our expenditure has increased by about Rs. 101 crores. In 1955-56 we were incurring an expenditure of Rs. 213 crores on railways and now we have planned for Rs. 313 crores. But, on the side of receipts I find that in 1955-56 we estimated to receive, or actually received, Rs. 316 crores, whereas in 1958-59 we are estimating to receive Rs. 407 crores; that is an increase of Rs. 91 crores only. That is not efficient administration. Whereas in three years our receipts have increased by about Rs. 91 crores our expenditure has increased by Rs. 101 crores. This is a very sad state of affairs. I would like the Railway Administration to look into this and see that the Railway Administration is run in such a way that the tax-payers also benefit by this service.

The next point, which is not any the less important, is about the employees. The whole Administration is run by these employees. No Administration can be run efficiently and, certainly, no purity can be guaranteed, unless we have a staff which is satisfied. Unfortunately, in our country the cost of living has been rising, but the increase in the pay of the staff is not able to cope with the rise in

prices. There are also housing difficulties and so many other things. We are glad that much has been done, but in comparison with that, much more remains to be done. I would like to say that in the interests of efficient and pure administration it is necessary that the staff should be better paid. They should get more amenities in respect of their health and education of their children which are very vital.

I want to say one thing more in this respect. I was told that some days back the hon. Minister announced certain decisions regarding the up-grading of class III and class IV employees. I am surprised to learn that his announcement has not yet been implemented, and certain categories of employees are still suffering in their old grades. If the announcements and declarations of the Hon'ble Railway Minister are not complied with and acted upon, I do not know what other things or assurances will be carried out.

Our needs are no doubt very great. I want to point out one thing which is admittedly very necessary. We have in our country different systems of railways inheriting as we do from different companies of old. There are two systems, the broad gauge and the metre gauge. We have also got the narrow gauge. But, for the defence of the country and for through communications throughout the country, it is necessary that we should have one system of railways only. I realise that it is not an easy matter, but I want to give a suggestion. I have read in papers that the Republic of China and the Soviet Union have two different systems in their respective countries, but sometime back they have succeeded in solving their difficulty. Now it takes only half an hour at a changing station and the train can be run from one gauge into the other gauge without any great difficulty. If that is so, I think that is an experiment which should be studied. We should learn from them how that is done. It is very necessary for the defence of the

country, for serving the people in times of need and also for taking goods to undeveloped areas and we should have one system only.

Carrying goods from one place to the other should not be so difficult as it is at present in some areas. In the parts from where we come, we are served by metre gauge system of railways. Many things have already been said about it. That is also an undeveloped area. We cannot get iron, steel and coal in our areas, which is served by metre gauge without delay. They are urgently needed there. We should have better railway service so that the development of those areas can be made more easy and quicker. Therefore, I would like to suggest that, if it is not possible to change the whole system, at least one broad gauge line should be run from south to north viz. from Buxar to Gorakhpur or from Banaras to these areas, so that the undeveloped areas of Eastern U.P. and Bihar may also be served in a better way. I beg to suggest that this is a thing that requires the careful consideration of the Railway Administration. We were glad to learn that this year, there has been an increase both in traffic and also in Railway earnings. But I would like the hon. Minister of Railways to enlighten the House on the point whether the increase in the receipts is due to increase in fares which we raised last year or whether it was only due to the increase in traffic. These figures were not given to us. So, we are not able to understand as to what proportion is due to the increase in fares and what proportion is due only to increase in traffic.

13.31 hrs.

[MR DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

These are the points that have to be looked into.

The North-Eastern Railway has come in for a great deal of criticism. If the hon. Minister goes to that area and particularly to the branch lines, he will find that none of the ameni-

[Shri Radhamohan Singh]

ties which we find on other railways is found in these trains. As I said, the wagons have no amenities. There are no latrines. There is no safety also.

The Deputy Minister of Railways (Shri Shah Nawaz Khan): There are no latrines in any wagons anywhere.

Shri Radhamohan Singh: I am sorry I meant passenger coaches. I request that he may go into these things. Let us hope that in future some improvement is going to be made.

Mr. Deputy-Speaker: What is the suggestion of the hon. Member?

Shri Radhamohan Singh: I am referring to them. In the North-Eastern Railway, there is no connection between N. E. R. and Northern Railway trains at Banaras and Shahganj. I would like to submit that this question should be taken up in the interests of at least quicker transport. Connections should be given to the trains there both Up and Dn trains.

We were told in the past that those railways were run by two administrations and there was difficulty and that one did not care for the other and hence the poor people were left uncared for. Since the whole administration is now run by the Government at least there should be co-ordination. There should be connections for the Up trains and Down trains at Banaras and Shahganj.

With these words, I wish the Railway Administration succeeds in its endeavours to serve the people better.

Shri B. S. Murthy: Mr. Deputy-Speaker, I rise to congratulate the Minister of Railways for presenting a budget which has received general approbation from all sections of the people. His budget speech is edifying and the general progress registered in the past year is gratifying. With his sagacity, combined with the energy of his deputy and with the team of experienced officers, I am sure the railways will work better than even perhaps we are expecting them to function in the years to come.

The previous speaker, while speaking on the earning and expenditure, said there is inefficiency because the expenditure is not in proportion to the earnings, without comparing the figures of the previous years. The next moment he said there must be more wages paid and the staff must be made to satisfy themselves as far as remuneration and wages are concerned. After all, this is a welfare State. Therefore we must be very careful in order to meet the demands of the workers, and the employees, as my friend has said, must be satisfied as far as their minimum demands are concerned. Therefore, naturally, the railways have to incur more and more expenditure as they progress. To that extent, the revenues may not be tallying. But that does not mean there is any inefficiency. Therefore, I think the railways are doing well by creating many more facilities and affording many amenities for the workers so that the workers will be well satisfied and would give their all to see that the railways function as efficiently as possible.

When we think of the railway budget, our minds go to the accidents that are happening every now and then. Within a month or two, the whole country has been shocked with this, that or the other accident that has taken place. In winding up the general discussion in the Rajya Sabha, the Railway Minister said that many of the accidents are due to human frailties. I think this is a factor that must be noted, and noted with all the carefulness, and remedies must be sought for. If these accidents are due to the human weaknesses or frailties that the Minister was pleased to state in the Rajya Sabha, what are the means to see that the accidents are reduced, minimised and rooted out if we can?

In this connection, I would like to suggest one or two things. Firstly, I consider that the zonalisation of railways is rather very ineffective. We

are having a number of zones now. The Southern Zone consists of 6,070 miles; the Central Railway consists of 5,428 miles; the Western Railway consists of 5,461 miles; the South-Eastern Railway and the Eastern Railway consist of 5,687 miles; the Northern Railway has 6,007 miles and the North-Eastern Railway and the North-East Frontier Railway consist of 4,767 miles. Each zone is more or less a huge, over-size unit, and I do not think many of these General Managers were able to visit the important places in their zones even once in a year. Therefore, there must be some other machinery to be considered, to have more effective control on the working of these zones. The question is whether we could not think of some other machinery to see that there is effective control

Again, I come to know that even the Divisional Superintendents were not able to cover up all the places in their divisions. Therefore, divisionalisation also must be taken into consideration when we think about these zones and their areas.

Again, it is always better to have a decentralised authority as far as possible so that we can fix the responsibility on an individual or a group of individuals immediately we think of fixing up the responsibility. Therefore, I think the question of the existing zones, the question of re-formation that is being carried out in the zonalisation and also the effective management of divisions must be taken into serious consideration both by the Minister of Railways and his colleague, so that we could have more effective and immediate, urgent, controls to be exercised in all places where they are needed

Again, there is another thing which I consider is also more important to be taken note of. After independence, every Indian began to think that he has acquired certain new rights. Each one considers himself as one who has acquired new rights, forgetting the responsibilities and the duties. In the rank and file, among employees

from top to bottom, there is not enough sense of duty or responsibility, not only to discharge a certain duty, but also to see that the whole system as such is functioning with scientific precision so that the accident could be ruled out of consideration.

Therefore, the time has come when the Minister should give his earnest thought to constituting a committee consisting of the seniormost railway officers and also some of the public—it can be a high-power committee or commission—to go into this matter and see the reasons why people are not able to discharge their duties along with their rights. Though it may be some thing novel coming from me, I think there is some laxity in the rank and file. They are only thinking of rights, and not of duties and responsibilities. I am not here accusing any category or any person or any group of persons. The whole atmosphere is surcharged today, and the employer and the employees are not able to see eye to eye; and there comes the rub. Therefore, it is well to consider the question of appointing a committee, consisting of both officials and non-officials of high integrity and experience about running of railways, to go into the whole question.

While speaking about the size of the zones, I am tempted to speak about the Southern zone. This zone, as I said, consists of 6,017 miles. It spreads itself like a leviathan into five States—Bombay, Mysore, Andhra Pradesh, Madras and Kerala. It is not only over-sized but it is unwieldy. The Railway Board has to consider whether it could not be bifurcated. In this connection, the creation of a new zone known as the South Central Zone may be thought of. It may consist of the following divisions: Bezawada division, Guntakal, Hubli, Waltair, Secunderabad and Sholapur division. I think the creation of that new zone will relieve the General Manager of the existing zone of some of his duties and will give him 'breathing space to concentrate his attention upon other divisions.

[Shri B. S. Murthy]

I do not think there will be any extra expenditure if we create a new zone. Secunderabad, which will be part of the new zone, was the headquarters of the Nizam's railways. As such, the buildings and other paraphernalia necessary for the headquarters of a zone are already there

Then, the Railway Minister seems to be very unkind to Andhra. In fact, he is specialising to be unkind to Andhra. In Andhra, as far as railways are concerned, there are no lines at all, when compared even with a desert like Rajasthan. We have one line on the west coast and one on the east coast, and one line connecting Guntakal and Bezwada.

Mr Deputy-Speaker: Then it is surrounded by railways

Shri B. S. Murthy: Yes, Sir; surrounded, but not completely. Then, last year mention was made about Nellore-Markapur line. But nothing has been done so far as far as the survey and other necessary arrangements are concerned for that line, though there is urgent need for it. Then there must be a line for Kasipet-Mancherla to Gudur and Cuddapah to Nandyal.

We have been repeating these requests year after year and the Minister has been hearing them, without heeding them. They are all very urgent. From Gudur they want to double the track up to Bezwada. This has not been done for five years. They have to cover only 110 miles. But I don't think they have completed even 40 miles. I want this to be expedited so that the bottleneck at Bezwada will be relieved. From Bezwada and Thadepalligudam rice has to be exported to all directions, and the Minister and the Deputy Minister know the urgency. So, I do not know why they are not expediting the

doubling of track between Gudur and Thadepalligudam

One word more about station masters. The cry of the station masters has been a cry in the wilderness. The Minister was good enough to give them a new deal. But the new deal has not been able to satisfy the minimum demands of the station masters. After all, they have made only two requests. One request is for increase of pay. The Minister was good enough to agree to give them a starting pay of Rs. 80 going up to Rs. 170. But this can be taken advantage of only by the new recruits. The old people are not getting the benefit of it. I want the Minister to consider their case also.

Secondly, the station master is left in the lurch. Promotion is very much limited for him.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member has been hearing the bell, though he has not heeded it. But he is complaining about the Minister that he is hearing patiently, without heeding.

Shri B. S. Murthy: I only want to say that the legitimate grievances of the station masters must be looked into by the Minister with sympathy.

Shri P. G. Deb (Angul): This year's railway budget is an uninspiring document. This is obvious from the fact that the *status quo* is maintained. Even then there are certain aspects which need examination and an endeavour for further improvements.

At first I would like to deal with the estimates and adequacy. In the current year's budget, provision has been made so as to handle traffic to the extent of 145 million tons. According to the figures furnished by the hon. Railway Minister in his budget, the expected additional traffic required to be handled during the year 1958-59 has been placed at about 12 million tons.

This, in my opinion, appears to be an under-estimation to the extent that even during earlier years when there was increase in traffic, the Indian Railways had handled the situation almost at the same rate. The situation is different this year. The Railway Minister has observed in his speech that the year 1958-59 is going to be an important landmark in the process of development for the implementation of the Second Plan. It is in this year that the steel plants of Rourkela and Bhilai are expected to go into production. At the same time, there are a few existing steel plants in the country which would also substantially increase their output. So, it will be seen that considerable increase of traffic will be required to meet the situation. As such, this will give rise to stepping up of further claims on the Railways. Therefore, if, for 1958-59, provision is made only for 12 million tons of additional traffic, it is evident that serious bottleneck would appear in the Railway administration during the year itself. Hence, my opinion is, if an additional element of dynamism in the process of development is not given a place in the drawing up of the Railway budget, it would mean that the Government is lacking foresight. Much significance should be attached to this and I feel this is an important factor.

I would like to submit that in drawing up the programme of railway development, one is required not only to take into account all the visible needs, but also the potential requirements which are likely to be fully tapped in the very near future. In this regard, the claim of Orissa has suffered almost a very callous neglect. On the development of Railways depend the improvement of the economic conditions of the people and their culture and in an un-developed State like Orissa that is a very essential thing. If proper interest is taken by the Centre, not only that the economy of the region will improve, but also huge quantities of underground wealth will be exploited to quench the thirst of the

Central Government for finding out financial resources from abroad for their development programmes. Orissa, at present, has only 1/40th of the Indian Railway system whereas her population is 1/24th of the Indian Union. It may be said by the Railway Minister that resources are not available. I would point out, with all humility, that the right type of priority is missing.

Even about resources, the Budget for 1958-59—statistical analysis—shows an under-estimation in respect of gross traffic receipts. The estimates for 1957-58 as compared with 1956-57 show an increase of 10 to 11 per cent while the expected increase in the year 1958-59 has been put at 6 per cent only. Am I to believe that when a large increased traffic is expected to be handled by the Indian Railways in 1958-59, the percentage of additional traffic receipts will remain only at 6 per cent? This appears to be a contradiction in terms. It suggests further that certain projects which can be undertaken with the present revenue resources are being sacrificed at the altar of diffidence.

I come now to passenger amenities. In this connection, I would like to make a few observations on certain specific points. People will be able to appreciate the content and meaning of the amenities provided by the hon. Minister, only through actual experience. To me, however, there appears a serious lacuna in the approach towards the development of caterings departmentally. In para 24, page 15, the hon. Minister has observed:

“The scheme for the introduction of departmental catering at selected stations has been implemented, and the process of its consolidation at these stations is continuing. I have no doubt that, by and large, departmental catering has been well received by the public.”

No sane person would deny that competition is the soul of efficiency. Let departmental caterings compete

[Shri P. G. Deb]

with the existing vendors so that the consumers have the benefit of good and cheap articles. Consolidation of departmental caterings by law implies the liquidation of the vendors class working in the railway stations. This undoubtedly shows lack of human approach. Not only that. This question is of importance from the standpoint of social justice. As it is a case affecting the consumers, the matter needs urgent and sober thinking on the part of the Government. I do hope that the Government will stop eliminating the vendors class by the cruel rod of authority.

Coming to corruptions, the figures given by the Government do not show any serious corruption among railway staff. If only 3518 cases were reported, they constitute a negligible minority when we take into account the total strength of the various categories of staff that exist today. Small dishonest minority surrounded by honest people, should easily check the capacity for corruption. It is other wise here. Detection of corruption is much neglected in the Railways. I am sorry to say that. I would like to know whether the Minister concerned is in the know of the nature of reported cases of corruption. It has to be determined of what type they are. In this connection, I would like to suggest that there should be a vigilant organisation and an intelligence system worked out in such a manner that there should be counter-spying also by the establishment of Special police branches. If things are done in this way, I believe, corruption can be checked to a very great extent.

Now, I come to the epidemic of railway accidents. I call this an epidemic because we have been seeing serious accidents which are taking place one after the other specially during the last one year. As a result of discussions the hon. Minister had with his General Managers, he has indicated in his Budget speech that human factors largely account for these accidents. However, I would

14 hrs.

stress that human factors are not only the causes by themselves, but also the consequences of certain factors such as frustration and discontent among the railway staff.

Shri B. S. Murthy: Are they not human factors?

Shri P. G. Deb: They are.

The staff should be provided with the proper environment—physical, social and material. If these amenities are well provided, there will be confidence created in them, and that is real leadership.

Next I come to railway administration. Administration implies supervision and efficiency apparently, which is essential for the proper running of a department like that of railways. To achieve this, however, decentralisation of railway offices has already taken place in the country. In this context, I would like to say something about the divisional headquarters at Khurda Road in Orissa.

In the past there has been constant approach by Orissa that Khurda Road should be a divisional headquarters office in the South-Eastern Zone. In this regard promises were also made by the then Minister of Railways, Shri Lal Bahadur Shastri, and recently also by the present Railway Minister, Shri Jagjivan Ram in one of the public speeches which he made in Orissa. But however, the railways have decided to set up the offices in Kharagpur and Waltair completely neglecting Khurda Road which is very central indeed. It is, therefore, hoped that taking into account the strategic and administrative facilities available, the Government will decide to set up a divisional headquarters office at Khurda Road as early as possible, particularly in view of the fact that the Paradeep port and many other developmental works are coming up rapidly in this region.

I may state here that the railways have already created an example.

That is the recent bifurcation of the Northern Railways for administrative facility. I would ask, why Khurda Road should not be taken into consideration to cope with better administration on the railways. I do hope the hon. Minister will take note of this and help us in this respect.

Lastly, I would like to say and repeat again that the under-developed States in India should be given top-most priority, especially to develop their underground wealth. If this is done, India will be benefited to a very great extent, and automatically her financial difficulties in the matter of expansion programme will be solved.

Mr. Deputy-Speaker: Shri T. Subramanyam. . . . I have to catch the eye of the hon. Member.

Shri T. Subramanyam: (Bellary): I was waiting yesterday.

The Railway Minister has struck a note of optimism and confidence in his Budget speech, which is a matter for gratification. The criticism of some members from the opposition has been one of unqualified condemnation of the railway administration; secondly, they referred to the chronic inefficiency of the railway department. That was the emphasis laid and the extreme tone of condemnation adopted with regard to the railway administration.

In this context, while paying my compliment to the railway administration and sharing their optimism also, I would like to suggest to the Railway Minister that he should evolve a national policy of integrating all the three transport services of the country relating to the railways, the roadways and the inland waterways. I suggest that the Planning Commission evolve some agency or machinery.

We have got about 35,000 miles of railways, 5,000 miles of inland waterways and about 13,000 miles of national highways. There are also

121,000 miles of surfaced roads and about two lakhs miles of unsurfaced roads. These are all fairly good, but for our needs and requirements they are highly inadequate. For a developing economy and for an increasing population, these are inadequate and the Planning Commission should evolve an agency to integrate all these services.

Then, it is a matter for gratification that so far as the internal production is concerned, we are now able to meet the railways' normal annual requirements of rail, wagons and coaches. We are told that a decision has been taken that no more coaches will be imported. With regard to locomotives, Chittaranjan and TELCO are going into full production, and we are expected to be self-sufficient with regard to steam locomotives also.

In 1957-58, 258 locomotives were manufactured and in 1958-59 the production is expected to be 269. With regard to coaches, in 1957-58, 1,500 coaches were manufactured—and 16,800 wagons. The Integral Coach Factory is expected to manufacture 350 coaches by 1959-60 under single shift. If a double shift is operated, they will produce another 180 coaches. This is remarkable progress, but even then, I submit, this is not adequate for our needs and requirements.

Everywhere there is a demand that there should be more trains, and that more lines should be taken up. In regard to expansion and development work, the First Plan included restoration of 430 miles of dismantled lines, construction of 350 miles of new lines and conversion of 46 miles of narrow gauge into metre gauge. The development under the Second Plan includes the doubling of 1,607 miles of track, conversion of 265 miles of metre gauge into broad gauge, electrification of 825 miles and dieselisation of 1,293 miles and construction of 842 miles of new lines. Out of these 842 lines, about 500

[Shri T. Subramanyam]

miles are in progress, and only recently the Quilon-Kottayam section of the Quilon-Eranakulam line in the Southern Railway was opened. I hope the Kottayam-Eranakulam line will be taken up soon.

Shri Shahnawas Khan: That has also been opened. The entire section has been opened.

Shri T. Subramanyam: It is a very good thing.

As regards survey, out of 2,500 miles, proposals for 1,600 miles have been examined. This included the Bangalore-Salem and Tellicherry-Coorg-Mysore lines in the Southern Railway. We have been urging in the South that with the States reorganisation it has become a matter of urgent necessity, that certain other lines should be taken up and more survey should be undertaken. If short distances of upto 40, 50 or 100 miles are opened up by the railways, there will be a remarkable achievement with regard to the opening of avenues for business and industries.

Take, for instance, the Dandeli-Karwar line. The distance is short. Karwar is a port which has got excellent natural harbour facilities. I might inform the House that Karwar is the best natural harbour in India. If all the facilities provided by that port are fully utilised, then it will make a first class port. Besides, there are also good possibilities of even making it the site for a shipbuilding yard. Then, Dandeli has got excellent forest wealth, and there are minerals available there. Iron ore and manganese ore are available there. Recently, the Sharavati hydro-electric project has been taken up, and the foundation was laid only the other day. That will open up excellent possibilities, and block electric current will be produced at very cheap rates and in huge quantities. All these will open up this area for excellent development work and even for starting some basic industries.

At present, there is very great demand for iron ore to be exported to foreign countries. Japan is one of those countries. Recently, a Japanese delegation also came there. Considering all these things, I request Government to take up the Dandeli-Karwar line as urgently as possible. Our Plan is a flexible Plan, though, for the present, only about 825 miles of new construction have been taken up, and they concern mostly areas like Rourkela, Bhilai etc. where we have the iron and steel plants and also coal. I suggest that in the South this Dandeli-Karwar line, which is a very important line, may be taken up.

Then, there is another line to be taken up, and that is between Kottur and Harihar covering a distance of only 42 miles. After the reorganisation of States, it has become a matter of urgent necessity to integrate these various areas and to open up the possibilities of starting new business and new industries. A couple of years back, the speech of the Railway Minister had envisaged the taking up of this Kottur-Harihar line, but unfortunately, later on, the policy changed and that survey had to be postponed.

There is another line between Rayadurg and Chitaldrug, the survey of which was completed. That is another important line. That will open up parts of Bellary, the Karnataka portion of Hyderabad and the rest of Mysore and help the process of integration from the industrial point of view.

There should also be a line to connect Mangalore with Mysore. We have just learnt that the survey for the Coorg-Mysore-Tellicherry line has been completed, and probably the report is awaited. This line and also the Hasan-Mangalore line should be taken up as early as possible. This also has become urgent after the reorganisation of States.

The Minister has stated in his budget speech that more trains have been introduced to solve the problem of overcrowding. We take pride and pleasure in saying that more

trains have been introduced. The number of passenger trains newly introduced in 1956-57 was 119 on the broad gauge, and 43 on the metre gauge, and in 1957-58 the number was 118 on the broad gauge and 27 on the metre gauge. But the traffic has increased enormously. Therefore, there is urgent need to introduce more new trains.

It is also necessary to have a line from Bijapur to Bangalore via Gadag, Hospet, Bellary, and Guntakal. After the new Mysore State has come into being, new districts and areas of Bombay and Hyderabad have come in. For nearly thirteen hours, from 2 p.m. in the afternoon for a town like Hospet till about 3 a.m. in the midnight, there is no train on that side, and there is a terrific increase of traffic. Therefore, I suggest to the Railway Ministry that there should be a fast train introduced between Bijapur and Guntakal, and Bangalore.

With regard to accidents, I should like to say a word. We have had too many accidents recently. All the General Managers met recently in a conference and tried to go to the root of the matter and take steps to counteract these defects. It is a matter of very great concern and worry that with regard to the Calcutta-Bombay mail accident, the finding of the commission is that the derailment was the result of a deliberate act of sabotage committed by some person or persons unknown. I suggest to Government that they should take very drastic steps against such agencies or persons, and they should not allow such persons to go unknown.

I would like to mention one other point, and that is with regard to go-slow or strikes or lock-outs. These also affect our production. It is unfortunate that the Hindustan Aircrafts at Bangalore is not working at present and has been closed; it may be described as either a strike or a lock-out. But whatever that may be, that will affect our production of coaches etc. We are now producing about 166 coaches in the Hindustan Aircrafts.

Therefore, if this situation is not met, that will also affect our general level of production. It is really unfortunate that there should be such a situation in a country like ours. We are free, and we are living within the framework of democracy, and we are not tied down by any totalitarian or regimented methods by which we can compel workers. We have to solve the problems by peaceful methods, wherever the demands are reasonable. But I would appeal to labour leaders also to look at this problem of production from the national point of view, and not allow any situation to develop by which production would suffer in the long run and we shall not be able to meet the transport difficulties. In some other countries, we are told that passengers are not allowed to go where they like; there is no free travel, and there are restrictions. But in our country, we are free, and we can go anywhere we like, and there is scope for free travel. Therefore, I suggest to all sections of this House and also the people outside that we should fully co-operate in this great task of making the Railway Administration a complete success. That is the best welfare undertaking that we have, covering a distance of 35,000 miles and having a capital of Rs. 1,000 crores. There is no capitalist here; Government is the only capitalist here. One hon. Member said that there should be no capitalist; actually, there is no capitalist here. Therefore, I feel that we should try to take stock of the difficulties and the shortcomings, and try to meet them and at the same time help in this great task of making it a complete success.

Shri M. D. Mathur (Nagaur): When we read the statement supplied by the Railway Ministry as well as the statement of the Railway Minister while presenting his budget proposals, it appears that they are inspiring on the whole. But if we look at them in their application to the under-developed States, the picture is very disappointing. I would like to draw your attention to the under-developed States, particularly the State which

[Shri M D Mathur]

I represent, namely, the State of Rajasthan

The State of Rajasthan is industrially under-developed or undeveloped and has historically been a stronghold of the feudal lords, and, therefore, the amenities of life which should be made available to the people there could not be made available. But even today, when we are having a democratic regime and the people's representatives are administering the railways which constitute an important concern in the public sector, we do not find any difference and the same sort of favouritism as we used to have in the past is going on. The States which are developed are developing more, while those which have been under-developed and undeveloped remain as they are.

In our economic policy, we have set before ourselves the objective or goal of socialism. If developed States develop more and the under-developed States remain as they are, I am afraid we must call it a capitalist order rather than the objective of a socialistic State.

I heard the speech of the Railway Minister very attentively. When he was speaking for about 40 minutes I wanted to find out if any word has been said from his tongue about opening new lines in Rajasthan. But there was none. So far as public amenities are concerned, the new approach is not made over there. We find that the name of Rajasthan is completely absent from the list.

No doubt, in his speech he has said that he has ordered survey of a few lines, particularly from Dungarpur to Ratlam. Already, there are a number of lines which have been surveyed by the State Railway, but we are not seeing anything either in the First Plan or in the Second by way of any new railway line coming up. For example, the railway line from Hindumalkot to Ganganagar is very

important. It is a small piece of 16 to 20 miles. The survey is there, but I think there is no hope at least in the current Plan that the new line will come up. Also, there has been survey of a railway line from Ajmer to Merta. It has been commercially surveyed and I think the survey reports are lying in the records of the Railway Ministry. But no action has been taken so far either under the First Plan or under the Second.

Let me give a third instance. It is necessary to have a railway line from Pokaran to Jaisalmer. Jaisalmer is on the border of our country. Now that there is exploration of petrol and other things, the area will develop. The distance is only about 75 miles to be surveyed.

If we do not have at least a few hundred miles of railway line during the whole of the Second Plan period we will not be able to appreciate the budget of the Railway Ministry or the speeches that come from the Ministers.

Apart from the question of opening new lines, we hear of passenger amenities in bold statements coming from the Railway Ministry. These we see in leaflets and other publications of the Railway Ministry. For example reference is made to fans in third class coaches. Then we are having air conditioned third class coaches. But these are just stories for at least those who travel in Rajasthan. As a matter of fact, I would request the Railway Ministry that in order to create a psychological atmosphere in the country that they are having air conditioned third class coaches, they should at least replace the out-of-date and sick coaches which are running on the metre gauge section in Rajasthan. After all, the charge is the same in third class, whether it is metre gauge or broad gauge. When you are having experiments with all sorts of amenities in the broad gauge line of the west-

ern Railway and Northern Railway round about Delhi and Bombay, Rajasthan is completely neglected. Why is this so?

I must submit that if this state of affairs continues even in a democratic era, then people who were under bondage under feudal rule will lose faith in democracy. They will come to the conclusion that so far as administration is concerned, there is no difference between the feudal era and the democratic era.

Therefore, my submission is that on political considerations and on considerations of fairness, the metre gauge section in Rajasthan which comes under the Northern Railway and Western Railway must be given all these amenities. If there is a rain, the third class coaches as well as the first class coaches leak. If the Minister or Deputy Minister travels in that section in third class or second class or even in air-conditioned first class in the metre gauge part of the Northern Railway or Western Railway in Rajasthan, he will have some idea of what sort of coaches are running there. From this, it is clear that the amenities, to which publicity is given in leaflets and other literature published by the Railway Ministry, have no meaning so far as Rajasthan is concerned.

Then I come to congestion and overcrowding on the railways. The Railway Minister has announced that they have introduced about 27 new trains in the metre gauge section. But so far as Rajasthan is concerned, there is not even a single new train that has been introduced. I wrote to the Railway Administration about introducing a Janata service from Delhi to Ahmedabad. They said that the line was overcrowded and therefore, they could not do it. Then I suggested that more coaches might be attached to existing trains and double engines be used. The reply came that they were short of engines.

An Hon. Member: Have double line.

Shri M. D. Mathur: They cannot do it easily. That was why I suggested to them that if they could not put double line, they should put more coaches and have two engines. As I said, the reply came that they were short of engines. The result is that people of that part of the country suffer badly. Therefore, I submit that the Railway Budget will be unfair if it does not give attention to the under-developed areas.

I may say that the demand for a separate zone for the Rajasthan area arises because of this. The Northern Railway which has a part of it in Rajasthan has 6,000 miles and the Western Railway, with a part of it in Rajasthan, has about 5,000 miles. They are big railways. The headquarters of the Northern Railway is in Delhi and that of the Western Railway is in Bombay. Therefore, anything happening round about Delhi and Bombay is highlighted and the railway administrations attend to them without delay. The extreme ends are completely neglected. So we have been demanding that the metre gauge section in Rajasthan and round about must be constituted into a separate zone. The headquarters may be in Ajmer, Jaipur or Jodhpur. Then they can pay more attention to that area and the problems of that region will be solved.

Last time when I was speaking on this subject, the Railway Minister stated they did not want to have a separate zone, but they were thinking of rationalising the metre gauge section. One year has passed and we have not heard anything about this rationalisation. Therefore, the situation remains where it was and the people are not benefited.

Coming to Railway workshops in Rajasthan, there are two big workshops on the Northern Railway and one under the Western Railway. The potentialities of these workshops should be enhanced so that more coaches could be turned out. They are very efficient workshops. This will also increase the employment potential for the people over there. After

[Shri M. D. Mathur]

all, there is no big industry there. The railway there or the State is the only source of employment potential in Rajasthan. The Minister made a promise and gave an assurance on the floor of the House that orders had been placed for doubling the capacity of the Bikaner and Jodhpur workshops. But I find that not a single additional hand has been employed. The employment potential remains what it used to be in the past. So the situation remains as it was.

Coming to the construction of bridges, the Railway Administration is observing the policy that they will construct a bridge over a railway line in an important city only if 50 per cent of the cost is contributed by the State concerned. I will give a glaring instance. Bikaner town has a population of 2 lakhs. The railway station is situated in the heart of the city and the railway level crossing gates are closed for hours together. You can understand what will be the result of this in a big city with a population of two lakhs when traffic is closed for hours together to allow trains to pass or when shunting is going on with goods trains. The whole traffic is completely dislocated. We have requested the Railway Administration a number of times, but they say that 50 per cent of the cost must be met by the State. Suppose the State is financially not able to make this contribution. The result is that the people at large suffer.

The Railway is a very rich concern because we see from figures that developmental work is going on. Therefore, they must at least provide for an overbridge to solve the difficulties of the people.

Then I come to the grouping of zones. In this connection, the Mudaliar Report is there. So many friends have spoken on this point. Shri Asoka Mehta emphasised it very strongly. My submission is that we cannot have full justice in the hands of the Northern Railway or the Western Railway. We must have our own Railway, call it the North-Western Railway or anything—the name is immaterial. This should be created out

of the metre gauge section of that part of the country. Then the administration will be able to pay proper attention to that area.

One minute more, Sir. I want to say that so far as the provision of Labour welfare is concerned, it is completely neglected in that part of the country. We have no holiday homes when we find in all the important places elsewhere. Therefore, my submission is that unless and until the Railway Administration and the Railway Minister give proper attention to the under-developed areas, they will continue to be under-developed.

Shri Manay (Bombay City Central—Reserved—Sch. Castes): Sir, I am very much disappointed, while going through this Budget. I had high hopes and expectations in regard to certain matters in relation to the Railway Budget. If time permits, I will place all the material . . .

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member has full 10 minutes.

Shri Manay: I am the only representative speaking on behalf of my group and as you have been allowing . . .

Mr. Deputy-Speaker: All right; then, 15 minutes.

Shri Manay: Thank you very much, Sir.

To start with, I will take up that neglected part in Bombay State, known as Konkan, which remains to be neglected in this Budget also. I am referring to the Colaba and Ratnagiri districts in Bombay State, which is an area of 8,000 sq. miles and is 250 miles long and 30 miles broad. I think, I shall not be exaggerating the point if I say that there is no area in India which may be experiencing such hardship as Konkan so far as the means of communications are concerned, particularly, in the monsoon season.

The need for a railway in this area has been established more than once.

The people, their representatives, leaders and the Press have done all possible to convince the Government of India of their dire need by way of petitions, representations and demonstrations. And, I am told that there was an order issued for the survey of Diva Dasgaon railway some years back. I was also told that that order was carried out. But, I find from the debates, that hon. Lal Bahadur Shastri, who was then Railway Minister, said in Parliament—I think about 3½ years back—that this would be a very costly one and it would entail expenditure to the tune of Rs. 5 crores. I am inclined to believe that the demand of the Konkan Railway is being dropped because of this amount. May I ask the hon. Minister, is it a very big amount in achieving the economic development of a vast neglected area?

May I bring to the notice of the hon. Railway Minister that Rs 75 crores are provided for the electrification of the Railways in the Second Five Year Plan and about 1,062 miles are to be covered? In the current year, the Minister is going to spend about Rs. 16 crores on electrification. May I ask the Railway Minister, is it justifiable to give priority to electrification on railways when there is no railway at all in some parts of the country? I humbly feel that we must provide railways in all parts of our country first and then have electrification.

Many eminent leaders from Maharashtra have advocated this cause time and again in the Lok Sabha and the Rajya Sabha. But, I do not know why the Government of India has turned a deaf ear to this problem of Konkan. The people in Konkan feel very much frustrated. The economic development of Konkan is very much dependent on the railway. If this demand is not met within the near future, I am afraid, the people in Konkan will be compelled to think that this denial is nothing short of a part of the conspiracy of the Government of India in suppressing the Marathi-speaking people.

On the one hand, the hon. Minister of Railway complains that he is short of funds; on the other hand, we find that there is a colossal loss of money in the railway departments. I will turn to the Report of the Railway Board. On page 47, we find the incidence of claims. During 1955-56, there were 4,52,811 claims and in the year 1956-57, 4,76,244 claims. The increase is of 23,433 cases; and what is the amount the Railways had to pay? In 1955-56, it was Rs. 2.56 crores whereas in 1956-57, the Railways had to pay Rs. 3.33 crores. What are these claims for? They are for goods lost, stolen and damaged. And, all this is happening despite the huge Railway Protection Force, Security Forces and Watch and Ward Force.

On page 11 of the Report, I find that there are so many branches in these forces for security measures. I think the Railways are spending somewhere near Rs. 6 crores on these police forces; and, yet, this loss is going on unabated. Rather, claims are constantly on the increase.

Apart from these claims, it is alarming to find that there is a theft of railway property at the Railway Stores. The Railway Board, in its Report, on page 98, says:

“Eighteen cases of theft of stores and other valuable material amounting to Rs. 87,276 were reported to the Railway Board by the Railways in the course of the year. All these cases were reported to the police.”

and, Sir, it is surprising that the material that has been recovered has been worth only Rs. 2,980. That is to say, that the Railways lost Rs. 84,296 by way of theft at railway stores. May I request the hon. Railway Minister to have effective check on the working of the security measures and save these crores of rupees?

I will now turn to accidents which have already been referred to by many of the speakers here. But, since it has created a sense of insecurity, I would

[Shri Manay]

also like to say a few words on that score. On page 127 of the Report of the Railway Board, we find that in these accidents, in 1955-56, as many as 4,322 persons were killed and 28,770 injured and in 1956-57, 5,054 persons were killed and 32,341 injured.

Accounting for the reasons for these accidents, the Minister says that the human failure is largely responsible for these. I feel that we must go into the details of this reason. The blame is thrown mostly on drivers, firemen and guards. If my information is correct, these three categories are put to heavy work. Many a time, the drivers and firemen are asked to put in more than 8 hours work a day. And, in some cases, I have found the drivers have been asked to be on duty continuously for 12 hours. I am not siding with such of those who are responsible for these accidents for neglect of their duties. But to throw the blame for all these accidents on the workers belonging to these categories is not justified. These three categories of people, drivers, firemen and guards should not be asked to put in work for more than eight hours continuously. On the contrary, they should be asked to put in only six hours' continuous duty with no loss of emoluments to them. Then they should do well not to involve themselves in the sort of things that are now being thrown on them by the Railway Ministry.

There is another grievance of the railway employees. Unduly long time is taken to settle the disputes of the workers. I know Government has appointed a tribunal for deciding the major issues. But there appears to be no machinery except the consulting machinery of the Ministry of Labour to settle grievances of these workers. Some suitable machinery should be created to decide petty matters that arise in the working.

Another grievance of the workers is—I am not talking about the railwaymen alone but the whole Central Government employees—in regard to

the interim relief granted by the Pay Commission set up recently. I am talking about Class IV employees. I feel that interim relief of Rs 5 is not adequate and the workers are rightly agitating for an increase in this relief. I hope the hon. Minister will look into this and see that the relief is satisfactorily granted.

Lastly, I turn to the problems of the Scheduled Castes and the Buddhist employees working in the railway. I am sorry to say that the Railway Administration is not free from the stigma of untouchability. I have so many instances in my hand where there is gross injustice being done to the Scheduled Caste employees particularly when it comes to promotion. There is a vicious circle formed whereby their promotion is blocked. I will quote an instance from the Central Railway. One gentleman was selected to go to U.K. and he came back in 1945. He was absorbed by the Central Railway. He is still there as a B' grade chageman. I am very much surprised that a qualified person, having necessary qualifications and having gone abroad, continues to work B' grade chageman whereas persons who have been employed long after him had been allowed to supersede him.

In the Northern Railway, an upper division clerk is denied the opportunities of promotion. I have tried to find out the reasons for this but I have not come across any single justifiable reason for this denial of promotion to this Scheduled Caste youngman.

There are suggestions which the hon. Minister will do good to look into. Representatives of the Scheduled Castes should be absorbed on all selection boards and welfare committees and their representatives should be taken on the Railway Board also. Secondly, there should be reservation not only in selection but in promotion also. Presently, we find that there is no such reservation. Thirdly, there are some welfare associations formed by the Scheduled

Castes and the Buddhists workers in the railways. I am told that the Railways do not recognise them. They have been formed to look after the interests of the Scheduled Castes and Buddhist workers so far as the reservation in the services are concerned and I am very much surprised as to why Railway Administration should not recognise them. In the first place, the Railway Administration is not keen in looking after the quota of the reservation. If the Scheduled Caste employees themselves come forward to look after their interests, recognition is denied. I will urge upon the Railway Minister to give recognition to these welfare associations. There is one such association which had submitted a memorandum to the Railway Board in 1954. There were so many legitimate demands in that memorandum but the Railway Board has not even cared to reply to that. I will request the hon. Minister to look into that question as that memorandum gives expression to the feelings of the workers belonging to the Scheduled Castes and Buddhists.

Mr. Deputy-Speaker: Mr. Sarju Pandey.

श्री सरजू पांडे (रमड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, इस सदन के अन्दर मैंने पहले भी . . .

Mr. Deputy-Speaker: One round is finished. Every Member shall have ten minutes and not more than that. I will ring the first bell after eight minutes and I will request the Members to take note of that and on the second Bell, to sit down.

Shri Raghunath Singh: What about Members pending since yesterday? They should be allowed fifteen minutes.

Mr. Deputy-Speaker: They are in the same category as the new ones.

Shri Harish Chandra Mathur (Pali): It was agreed by the Speaker that those Members who do not confine their remarks to particular States and discussed general problems would be allowed more time.

Mr. Deputy-Speaker: That observation would be kept in view.

श्री सरजू पांडे : पिछली बार भी जो रेलवे बजट पर बहस हुई थी उसमें कुछ ग्राम शिकायतें सामने आयी थी जैसे भ्रष्टाचार, गाड़ियों का लेट जाना, रेलवे मजदूरों के साथ दुर्व्यवहार और प्राये दिन के एकसीडेंट। मेरा ध्यान है कि इधर भी जो बहस हुई है उसमें भी माननीय सदस्यों ने इन बातों की ही शिकायत की है। इन चीजों को बार बार इस हाउस में कहा जाता है। आप चाहें तो पुरानी प्रोसीडिन्स को निकाल कर देख सकते हैं कि इन्हीं शिकायतों का जिक्र है। लेकिन मान्य होता है कि रेलवे मंत्री महोदय उमी तरह से इन बातों को तरफ गौर करते हैं जैसे कि एक शायर ने कहा है :

तू अपनी राह चला जा, कोई बुरा कहे कहने दे।

कोई कुछ कहा करे। चाहे रेलों में कितनी भी भीड़ भाड़ हों, रेलवे एकसीडेंट हों, मजदूरों के साथ दुर्व्यवहार हो, भ्रष्टाचार हो, हमारे मंत्री महोदय चुपचाप सुनते हैं और उसके बाद बजट पास कर दिया जाता है और वह चले जाते हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि क्यों रेलवे मंत्री महोदय इन बातों की तरफ ध्यान नहीं देते।

श्री बनराज सिंह (फिरोजाबाद)
मंजारिटी है।

श्री सरजू पांडे : जब मंजारिटी है तब तो इन बातों पर और भी ज्यादा गौर करना चाहिए और देखना चाहिए कि इन चीजों को किस तरह से दूर किया जा सकता है।

इस बजट को देखने से मालूम होता है कि खर्च का हिसाब पेश किया गया है वह उलटे ढंग से पेश किया गया है। तमाम ऊंचे अफसरों की तनख्वाहों के बारे में, उन की

[श्री सरजू पांडे]

भासायश के बारे में, श्रीर ऐसे दूसरे कामों के लिए ज्यादा खर्च किया गया है, लेकिन जहाँ तक आम सुविधाओं का सवाल है, उनके सम्बन्ध में साफ तौर से कह दिया है कि भोवर-काउडिंग को दूर किया जा सकता है—वह बड़ा मुश्किल है। इस सदन में थर्ड क्लास के मुसाफिरों की कठिनाइयों के बारे में बहुत सी बातें कही जाती हैं, लेकिन उन के बारे में भी कुछ नहीं किया गया है। बल्कि उल्टा होता यह है कि जितनी ज्यादा शिकायतें की जाती हैं, उतना ही ज्यादा बोरे की तरह रेल में मुसाफिर भरे जाते हैं। अगर आप को इस बारे में तजुर्बा हो, तो आप जान सकते हैं कि इस में कितनी सत्यता है। मुझे खुद याद है कि पिछले दिनों में जब लखनऊ जा रहा था, तो आप के पी० ए० भी मेरे साथ थे।

उपाध्यक्ष महोदय : मेरे पी० ए० कहां थे ? वह नहीं गए होंगे। इस में कोई गलती है।

श्री सरजू पांडे : नहीं, नहीं। मेरा ख्याल है कि वैसे अगर मैं कह दू तो वह मेरे डिब्बे में तो नहीं बैठे थे—उन की कोई रैलेटिव मेरे डिब्बे में बैठी थी।

उपाध्यक्ष महोदय : मेरे पी० ए० की ?

श्री सरजू पांडे : जी हा। वह भी काफी परेशान थे। मैं झूठ नहीं कहता हूँ। अगर आप चाहें, तो उन को बुला कर पूछ सकते हैं। तारकेश्वर पांडे भी हमारे साथ थे।

ऐसी हालत गुजरती है कि जो लोग एन-टाइटल्ड होते हैं, उन्हें भी जगह नहीं मिलती है, तो जो बेचारे आम लोग हैं, उन को तो इस रेलवे में जगह मिलना बड़ा कठिन है। व्यूरो-क्रेसी का तो पूछना ही क्या है वह तो हिन्दुस्तान में खुदा के बाद अपना नम्बर समझते हैं। यह आम तौर पर देखा जाता है कि बहुत से रेलवे

स्टेशनों पर जब कम्प्लेंट-बुक मांगी जाती है। तो स्टेशन मास्टर सीधे सीधे रेफरेंस कर देता है। मुगलसराय में ऐसी घटना मेरे साथ हुई। उस ने साफ इन्कार कर दिया कि मैं नहीं दूंगा। मैं रेलवे मिनिस्टर से बात तौर पर यह कहना चाहता हूँ कि वह अपने वर्किंग के मैथड को—तरीके का—बदलें और इस बात की कोशिश करें कि जो बातें इस सदन में बार बार रिपोर्ट की जात हैं, उन को बजट में दूर करने की कोशिश करें, वरना बार बार हम यह कहते रहे कि भोवर-काउडिंग है, भ्रष्टाचार है, तो हमसे कोई फायदा नहीं होगा।

मिनिस्टर साहब ने अपने स्टेटमेंट में फरमाया कि हम ने लोगों को भ्रष्टाचार के लिये सजाये दो ह। जरूर दी होगी। किमी फायरमैन या किसी सिगनलर का अगर ने सजा दे दी होगी। लेकिन आप बड़े भ्रष्टारों को नहीं पूछते हैं। कभी आप ने रेलवे मैनेजर में नहीं पूछा होगा कि उन की भी कोई जिम्मेदारी है या नहीं, वह भी कुछ देखने हैं या नहीं। सजाये आप जरूर देने ह, लेकिन बेचारे गरीब लोग हा थारंगट बनते हैं और छोटे छोटे लोग हा आये दिन सजा पाते हैं। और बजट सेशन में एक लम्ब भाषण में बता दिया जाता है कि इनने लोग का सजावे दी गई।

कल एक माननीय सदस्य जब बाल रहे थे, तो हमारे उप-मंत्री साहब ने फरमाया कि चूकि जंजीर ज्यादा खींची जाती है, इसी लिए गाडिया लेंट होते हैं। आखिर जंजीर क्यों खींची जानी है ? क्या हिन्दुस्तान के लोग पागल हो रहे हैं। ऐसी बात नहीं है कि यहां पर पागलों की कतार खड़ी है। जंजीर इसलिए खींची जाती है कि लोगों को जगह नहीं मिलती है और तरह तरह की मुसोबते उन के सामने आती है।

श्री शाहनवाज सा : अभी टिकट खरीदने की प्रायत नहीं पड़ी है।

श्री सरजू पांडे : ऐसी बात नहीं है । मैं जानता हूँ कि जंजीर खींचने की कोई ऐसी धावत नहीं पड़ गई है (Interruptions) खास तौर से हम आपोजीशन में लोगों को कहते हैं कि वे लोगों को सिलायें । जिन लोगों से हमारा सम्बन्ध है, वे तो जंजीर के पास ही नहीं जा सकते, खींचेगे कहा में ? (Interruptions).

उपाध्यक्ष महोदय : यहाँ भी जंजीर न खींची जाय । चलने दीजिये गाड़ी को ।

श्री सरजू पांडे अभी पिछले दिना मन खुद एक प्रश्न किया था। मुझे बताया गया था कि इलाहाबाद-फटिहार लाइन पर ऐसे बहुत से स्टेशन हैं, जहाँ पर पानी पिलाने वाला आदमी नौकर नहीं रखे गए थे । माननीय मंत्री जी ने बताया कि यह गलत बात है और हर जगह पानी का इन्तजाम है । मैं खुद ऐसे बहुत से स्टेशनों को बता सकता हूँ । मिमाल के तौर पर ढांढा/ढीह, शहवाजकुली और ताजपुर केमा वगैरह ऐसे स्टेशन हैं, जहाँ पानी पिलाने के लिए कोई होल-टाइम नौकर नहीं है । जा वहाँ पर नौकर हैं, वे कहते हैं कि हम अपना ड्यूटी करे या लोगों को पानी पिलायें । बार बार इस सदन में इस तरफ ध्यान दिलाया जाता है लेकिन कोई ख्याल नहीं किया जाता है ।

मैं एक बात पर ख़ाम तौर में ज़ोर देना चाहता हूँ । जो शाहदरा-सहारनपुर रेलवे-लाइट रेलवे—है, उस के बारे में बहुत बार मंत्री महोदय से प्रार्थना की गई है । बहुत सारे दूसरे लोगों—पटना के लोगों—ने भी कहा है । वहाँ के मजदूर हड़ताल कर रहे हैं । मैं ने अक्सर बार में खबर पढ़ी है । कहा जा रहा है कि इस का नैशनलाइजेशन किया जाय । पता नहीं मंत्री महोदय के सामने क्या कठिनाई है । लेकिन मैं समझता हूँ कि हमारे पास जो फिगर्स मौजूद हैं, उनको देखते हुए नैशनलाइजेशन कर लेना चाहिए । अगर वहाँ काम करने वाले मजदूरों का इन्ट्रेस्ट न भी देखा जाय, अगर सिर्फ

सरकारो फायदे के ब्याज से देखा जाय और जनता की सुविधा के ब्याज से देखा जाय, तब भी उस रेलवे का नैशनलाइजेशन बहुत जरूरी है । शाहदरा-सहारनपुर रेलवे—ऐसे क्षेत्रों में से गुजरती है, जो कि उत्तर प्रदेश के सब से उपजाऊ जिले हैं । लेकिन वहाँ कुछ भी प्रबन्ध नहीं हो रहा है । बल्कि इस सम्बन्ध में एक कमेटी बना दी गई थी, जिस ने रिपोर्ट दे दी कि इस का इन्तजाम बड़ा अच्छा है, हालांकि यह तथ्य है कि उस रेलवे की रफ्तार तीस पैंतीस मील पर आरव है, लेकिन वह दस मील पर आरव में ज्यादा नहीं चलती है । फिर भी उस के ऊपर कोई ध्यान नहीं दिया गया है । मेरे पास इन बारे में आकड़े मौजूद हैं, लेकिन मैं चाहता हूँ कि थोड़ा समय—दो मिनट—बड़ा दिए जायें, ताकि मैं डीटेल में कह सकूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय मेंबर साहब ने खुद ही दस मिनट लिये थे ।

श्री सरजू पांडे : हरेक मेंबर यही कहता है । हम आपसे प्रार्थना करते हैं और आप मान जाते हैं । टाइम मिलने का और कोई तरीका नहीं है ।

वह कम्पनी अपने शेयर-होल्डर्स को बारह परसेंट मुनाफा देनी है । अगर उस का नैशनलाइजेशन हा जाय, तो वह बारह परसेंट सरकार को मिल जायगा । अगर हम १९५७-५८ के फिगर्स को देखें, तो हमें मालूम होगा कि एक लाख पया मुनाफा होगा । इसी तरह से वहाँ के मैनेजिंग डायरेक्टर दस, पंद्रह परसेंट कमीशन लेते हैं । नैशनलाइजेशन के बाद वह पैसा सरकार के पास आयगा । वह कम्पनी अपने शिफ्टों पर सालाना कुल ३,०७,७८० रुपए खर्च करती है । सरकार जिस स्टैंडर्ड से दूसरी रेलवेज में लेती है, अगर उसी हिसाब से दे, तो कुल १३,२०० रुपए के करीब पड़ेगे और बाकी रुपया सरकार के पास आ सकता है । वहाँ रोजाना कोई आठ हजार मन

[श्री सरजू पांडे]

बहुत सी चीजे जाती हैं, लेकिन वहाँ पर बुकिंग का कोई प्रबन्ध नहीं है, कोई गाडी नहीं है, कोई इस पर बहना नहीं है। ऐसी दशा में अगर सरकार उन सारे खर्च को ले ले और अगर कम्पनी को मुआवजा देने की बात भी उठे, तो भी सरकार तीस लाख रुपया सालाना मुनाफे में रहेगी। अगर मेरे पास समय होना तो मैं यह सारी बात डोटेल् में बताता। इन सब बातों के बावजूद इस तरफ कुछ ध्यान नहीं दिया जाता है और मंत्री महोदय कुछ लोगों के मुनाफे को बनाए रखने के लिए, उनके इन्ट्रेस्ट के लिए, उनका फायदा हागा, इसलिए उनको हाथ नहीं लगाने हैं।

यही हाल पटने का हो रहा है। गार्ड रेलवे का भी यही हाल हो रहा है। वहाँ ब्याज मजदूर हड़ताल कर रहे हैं। उनका तीन दिन, चार चार महीने में तन्ववाह नहीं मिलती है।

रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम) : वहाँ भी कम्पनी के मुनाफे का बचाने के लिए ही हम सी ले रहे हैं। क्या बात आप कह रहे हैं ?

श्री सरजू पांडे : मैं कोई चाज नहीं लगाना हूँ। लेकिन हाँ सचता है। इस बरस की बाने होती हैं। यह कोई ताज्जुब का बात नहीं है। किसी के बारे में यह नहीं कहा जा सकता है कि उस का इन्ट्रेस्ट क्या है—हमारा इन्ट्रेस्ट क्या है और आप का इन्ट्रेस्ट क्या है। लेकिन अगर कोई बात नहीं है, तो इसको नेशनलाइज कर देना चाहिए। अगर आप खर्च की बात करते हैं, तो मुनाफा भी आप को ही हागा। मैं रेलवे मंत्री से खास तौर से प्रार्थना करूंगा कि इस रेलवे का जरूर नेशनलाइजेशन की जाए और इस और कदम उठाइये।

चूँकि बाकी मंत्री साहिबान ने अपनी अपनी कास्टिट्यूएन्सी के बारे में कहा है, मैं भी अपनी कास्टिट्यूएन्सी के बारे में चन्द

एक बातें कहना चाहता हूँ। गोरखपुर से बटिहार जाने वाले रास्ते को आप देखिये। वहाँ पर दो गाडिया ही चलती हैं। उन दोनों में इनका ओवर-कराउडिंग होता है जिसका कुछ भी ठिकाना नहीं। मुसाफिरों को इस परेशानी की वजह से बहुत तकलीफ का सामना करना पड़ता है। पिछले दिनों दो गाडिया अलाहाबाद में उबर जाती थी। अलाहाबाद में छपरा को जा गाडो जाती है उसको एक्सप्रेस बना दिया गया है और यह उन उन स्टेशनों पर खड़ा की जाती है जहाँ पर बसों का इतिजाम है और जिन स्टेशनों पर बसा इत्यादि का कोई इजिजाम नहीं है वहाँ पर इसको खड़ा नहीं किया जाता है। होना। यह चाहिए था कि जहाँ पर बसों इत्यादि का प्रबन्ध नहीं है, वहाँ पर दो गाडो को गड़ा किया जाय और जहाँ पर बसों का इतिजाम है वहाँ पर चाहे न किया जाय लेकिन हाँ उसमें बिल्कुल उतार रहा है। इसके बारे में रेलवे मैनेजर गोरखपुर का कई रिजिजेशन भेजे जा चुके हैं और कई बार माग की गई है कि इस गाडो का उन स्टेशनों पर खड़ा किया जाए जहाँ पर बसों का इतिजाम नहीं है लेकिन अभी तक इसके बारे में कुछ नहीं किया गया है। खास तौर पर दिलदादनगर बडी लाइन का स्टेशन है वहाँ पर तूफान एक्सप्रेस को खड़ा नहीं किया जाता है? कुछ अर्सा हुआ माननीय मंत्री महोदय श्री जगजीवन राम जी बकस गए थे और उन्होंने जनता एक्सप्रेस को तो तदा खड़ा करने के आदेश जारी कर दिये थे और वहाँ वह खडी भी हाने लग गई है लेकिन तूफान एक्सप्रेस का अभी तक भी खड़ा नहीं किया जा रहा है। हमारी यह माग चार मास से चली आ रही है, लेकिन इसकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है। मैं चाहता हूँ कि इसकी ओर शीघ्र ध्यान दिया जाए।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि अलाहाबाद और गोरखपुर के बीच में जो गाडिया चलती हैं उनकी तादाद

बहुत कम है। बहुत भारी मर्यादा में मुमाफ़िर इस लाइन पर सफर करते हैं और उनको बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है। मैं चाहता हूँ कि इस लाइन पर गाड़ियों की तादाद को बढ़ाया जाए।

मैं आपको एक यह सुझाव भी देना चाहता हूँ कि आपका दिलदावनगर में शाहगंज बाया भी एक बड़ी लाइन निकालनी चाहिये। इस पर आपको कुछ खर्च तो अवश्य करना पड़ेगा लेकिन इसमें बहुत ज्यादा फायदा होगा। आप कहेंगे कि आप गंगा पर पुल बनाने की बात कहेंगे। मगर हमारा मतलब यह नहीं है। वहाँ पर जिले के जिले उजड़ने जा रहे हैं। वहाँ के लोगों को बहुत अधिक परेशानी है। इसके बारे में बहुत लिखा पढ़ी भी की गई है लेकिन कुछ नहीं हुआ है। राष्ट्रपति महादय भी वहाँ आये थे और उनको भी बतलाया गया था कि मगर कुछ प्रबन्ध नहीं किया गया तो स्थिति बहुत गम्भीर हो जाएगी। मैं आपको बतलाना चाहता हूँ कि गंगा की वजह में सारे के सारे उधर के जिले तथा बाजार उजड़ने जा रहे हैं। मगर आप इस लाइन को अब नहीं बना सकते हैं तो मैं चाहूँगा कि आप इसको अपने दिमाग में अवश्य रखें।

बहुत से स्टेशनों पर ओवर ब्रिज नहीं है। श्रीडिहार, जमानिया भी इत्यादि स्टेशनों पर ओवर ब्रिज नहीं हैं। इसका नतीजा यह होता है कि आधे दिन एक्सप्रेट होन रहत हैं और कई लोगों की जाने तक चली जाती हैं। इन जगहों पर ओवर ब्रिज बनाने का भी आपका इतिजाम करना चाहिये ताकि लोगों की जानें बच सकें।

15 hrs.

बाजपेयी जी ने वायरलेस और टैलीग्राफ आफिसिस के बारे में भी कुछ कहा है और बताया है कि कुछ दफ्तर हटाये जा रहे हैं। गोडा, गोरखपुर, बनारस इत्यादि से टैलीग्राफ आफिसिस हटाये जाने की तजवीज है। मगर किसी आदमी के

घर में ग्राफ लग जाँते हैं या किसी के डाकू 18 जाता है या चोरा हो जानी है ताबे स्टेशन वाले तार नहीं खेने हैं और कहने हैं कि ये इस काम के लिए नहीं हैं। यह कहा जाता है कि वायरलेस मैकेज को प्रेफेज दिया जायगा। वायरलेस में कोई मटेरिओ नहीं होना है और यह भी पता नहीं होना है कि एक जा मैनेज भजा जाएगा यह मौफिड हा रहेगा। मगर आप एनाउन्स को देखे तो आपका पता चनेगा कि टैलीग्राफ का जितना काम हुआ है उसमें ग्राफ भी वायरलेस ने नहीं किया है। लेकिन फिर भा किस के इटिरेन्ट न यह किया जा रहा है यह मेरी समझ में नहीं आता है। मैं चाहता हूँ कि इन दफ्तरों का बही रहने दिया जाए और उनको तादाद को बढ़ाया जाय।

شیر محمد طاہر (کشنکلیج): جناب

قیلی سہکر صاحب۔ دلوے بھکت یر جو سہیج ہمارے دوست دیل ملتوی صاحب نے دی ہے۔ میں نے اس کو پڑھا ہے اور ان کی تقریر کو پڑے فور سے سنا ہے۔ مجھے ایسا معلوم ہوتا ہے کہ ہمارے دلوے کے متعلق نے بہت زیادہ ترقی کی ہے اور آگے بھی ترقی کرنے کا اس کا خیال ہے۔ اس متعلق کو دیکھنے سے ہم یہ متعجب نہ کر سکتے ہیں کہ ہم آزاد ملک کے دہلے والے ہیں۔ مگر اس کے باوجود میں یہ دیکھتا ہوں کہ دلوے کی تھیولہٹ میں کچھ کمزوریاں بھی ہیں۔ مثال کے طور پر دلوے منسٹر صاحب کا کام صرف یہ نہیں تھا کہ وہ ملک کو دلوے کے معاملے میں ایک خوبصورت ملک بنا دیتے۔ دلوے سے آپ ملک کو خوبصورت بھی بنا سکتے ہیں اور یہاں

[شری محمد طاہر]

کے لوگوں کو آرام بھی پہنچا سکتے ہیں۔ لیکن سب سے ضروری چیز جو ریلوے منسٹر کے دھیان میں ہونی چاہئے وہ یہ ہے کہ ملک کی ٹینٹس کو کسے مضبوط کیا جائے۔ ٹینٹس کا سوال ایک بہت اہم سوال ہے۔ لیکن مجھے افسوس کے ساتھ کہنا پوتا ہے کہ منسٹر صاحب نے اس پر پوری طرح سے غور نہیں کیا ہے۔

آپ سب جاننے ہوں کہ ہمارے دنوں طرف پاکستان ہے۔ میں یہ نہیں کہنا کہ پاکستان ہمارا ایتمی ملک ہے لیکن میں انڈیا ضرور کہسکتا ہوں کہ اس کے ساتھ ہمارے تعلقات اچھے نہیں ہیں۔ ایسی حالت میں آپ کو ان علاقوں کا خاص طور سے خیال کرنا چاہئے تھا جو کہ ہندوستان کی ٹینٹس کو مضبوط کرنے کے لئے ضروری تھے۔ ان علاقوں کی طرف بھی آپ کا خاص طور سے خیال جانا چاہئے تھا۔ یہ سب سے پہلا سوال ہے جو کہ ہمیں دماغ میں آنا چاہئے

آج دلی سے ایسٹرن فرنٹ پر جانے کے لئے ہمارے پاس صرف ایک ہی لائن ہے اور وہ ہے نارٹھ ایسٹرن ریلوے کی لائن۔ جہاں تک ڈیولپمنٹ کا سوال ہے سب طرف ڈیولپمنٹ ہو رہا ہے۔ سڈرن ریلوے پر ڈیولپمنٹ ہو رہا ہے۔ ایسٹرن ریلوے پر ڈیولپمنٹ ہو رہا ہے۔ سائڈ ایسٹرن پر ہو رہا ہے لیکن نارٹھ

ایسٹرن پر ہی نہیں ہو رہا ہے۔ میں چاہتا ہوں کہ نارٹھ ایسٹرن ریلوے کو سب سے زیادہ مضبوط آپ بنائیں۔

آپ کے پاس دلی سے آسام تک ایک ڈیپریٹ لک ضرور ہونا چاہئے۔ ہمارا ڈیپریٹ لک ایسٹرن فرنٹ جانے کے لئے نہیں ہے۔ وہاں پہنچنے کے لئے آپ کو دوسری ریلویز سے ہو کر جانا پوتا ہے۔ اور اس میں دقتیں ہوتی ہیں۔ اس سلسلے میں میں یہ کہہنا چاہتا ہوں کہ ایسٹرن ریلوے کا جہاں تک تعلق ہے آپ ان علاقوں میں جا کر دیکھئے جو پاکستان کے پورٹر پر ہوں جسے یورپ کا علاقہ ہے جو کہ ویسٹ بنگال میں چلا گیا ہے یا ویسٹ بنگال کا علاقہ ہے۔ آپ کتھارے اگر سہل

گوزی تک جائیں جو کہ نارٹھ ایسٹرن ریلوے پر ہے تو آپکو پتہ چلے گا کہ یہ لائن بالکل پاکستان پورٹر کے ساتھ سے ہونے جاتی ہے۔ اگر کل کوئی ایمرجینسی آئے تو اس لائن کے سوا اور کسی لائن سے آپ نہیں جا سکتے ہیں۔ اسی راستے سے آپکو اپنی غوجھوں اور اپنا سامان وغیرہ بھیجنا ہوگا۔ اس لئے ضرورت اس بات کی ہے کہ آپ ایک کورڈینیٹنگ لائن بنائیں جو ایسٹرن فرنٹ پر جانے کے لئے آپ کو سہولیت پہنچا سکے اس چیز کو میں ٹینٹس منسٹری کی کونسلنگ کمیٹی میں آٹھایا تھا اور

کہا تھا کہ تھیلنس کو خیال میں رکھتے ہوئے ہمارے پاس گلہار سے سلی کوری کے درمیان ایک لائن ہونی چاہئے جو موجودہ لائن کو کورڈیلہنت کر سکے۔ ہمارے تھیلنس منسٹر صاحب نے اس چہز کو محسوس کیا اور کہا کہ یہ سہی بات ہے لیکن ابھی ہمارے پاس فلڈ نہیں ہوں۔ فلڈس کی ہمارے پاس کمی ہے۔ میں نے ایک سکیم نقشہ کے ساتھ ریلوے منسٹری میں بھیجی تھی اور کہا تھا کہ پورنہا جنکشن سے بہادر گنج ہوتے ہوئے گلگیا تک کم سے کم ایک ایسی لائن ہلنا دی جائے جو موجودہ لائن کو کورڈیلہنت کر سکے۔ اس کا جواب منسٹر صاحب کی طرف سے یہ دیا گیا ہے کہ پانچ سالہ پلان میں ہمارے پاس پانچ سو یا چھ سو میل کی لائنیں موجود ہیں۔ اس لئے اس کو نہیں لیا جا سکتا ہے۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ تھیلنس کی طرف ہمارے ریلوے منسٹر صاحب کا دھیان نہیں ہے۔ اس چہز کا مجھے سخت افسوس ہے۔ آپ کا ان سب چہزوں کی طرف دھیان ہونا چاہئے تھا۔ یہ جواب کہ ہمارے پاس فلڈس نہیں ہیں تسلی بخش نہیں ہے۔ آپ نے اپنی بھیج میں بھیج - پیرا 13 میں یہ کہا ہے

"Two important new lines have been included in the programme of the Budget year, namely, the 100 miles Robertsganj-Garhwa Road line on the Northern

Railway, costing Rs. 17 crores and etc."

اس کی وجہ یہ دیتے ہیں کہ

"The former is required as an alternative route from the Barkakana coalfields to North India to reduce the ever-increasing pressure via Moghalsarai. etc."

آپ دیکھئے کہ چونکہ پریشور وہاں زیادہ ہے اس وجہ سے ایک نئی لائن بنا رہے ہیں لیکن جہاں تک تھیلنس کا تعلق ہے اس کی طرف آپکا خیال ہی نہیں ہے۔ میں نے جو سکیم دی تھی اس میں 50-40 میل نے کہا تھا کہ اگر آپ اس 50-40 میل کی لائن بنا دیتے ہیں تو یہ ایک بہترین تھیلنس لائن آپ کے پاس ہو سکتی ہے۔

اس کے علاوہ آپ نے الیکٹریفیکیشن کا ذکر کیا ہے۔ اس پر آپ 75 کروڑ روپیہ خرچ کرنے جا رہے ہیں۔ اس کی ایکٹیسٹیٹڈ کوسٹ بھی یہی ہے۔ اس کے علاوہ قریب 16 کروڑ روپیہ آپ کہتے ہیں کہ ابھی خرچ کرنے کی ضرورت ہے۔ اب بتائیے کہ اس روپیہ کو خرچ کرنے کی ضرورت ہے۔ کہوں نہیں آپ اس روپیہ کو اپنی تھیلنس کی لائن کو بنانے کے لئے خرچ کرتے۔ یہ الیکٹر-ایفیکیشن تو دس سال کے بعد ہی ہو سکتا ہے۔ اس 50 میل کی لائن پر 12 کروڑ روپیہ خرچ آپ نہیں کر سکتے ہیں جب کہ 91 کروڑ الیکٹر-ایفیکیشن پر خرچ کر سکتے ہیں۔ اس کے لئے آپ کے پاس کافی فلڈس ہیں۔

[شری محمد طاہر]

حالانکہ اس کی اپنی کئی ضرورت
نہیں ہے

ہمارے ایک دوست نے کہا ہے
کشمیر کو جانے کے لئے کوئی راستہ
نہیں ہے - کوئی ریلوے لائن نہیں
ہے - اس کی طرف بھی آپ کا ہاں
، انا چائے تھا - وہ بھی ایک بورڈر
ستھت ہے - وہاں پر بھی لائن
ہونی چاہئے تھی - ایسٹرن فرنٹ
پر چہان کوئی کورپوریٹنگ لائن
نہیں ہے وہاں پر لائن، نی چاہئے
تھی - وہاں پر لائن گا نہ ہونا بہت
خطرناک ہے - پاکستان بورڈر سے
ستے ستے موجودہ لائن جاتی ہے -
ہو سکتا ہے کہ پاکستان کے ساتھ
کوئی ٹریل ہو جائے اور ہم اپنی
چھڑیں فرنٹ پر پہنچا نہ سکیں -
ایسٹرن پاکستان بالکل مالا ہوا ہے
اور اس لئے مہرا سوچا ہے کہ آپ
ایلیکٹریفیکیشن کی اسکیم کو قراہ
کیجئے - آپ پہلے ان چھڑوں کو
کیجئے جن کے لئے میں نے آپ کو
کہا ہے اور ان کاموں کے بعد آپ
ایلیکٹریفیکیشن کیجیگا اور بجلی
چمکائیگا -

اس کے بعد میں ایک ہمس اور
نہلا چاہتا ہوں - پچھلے بھارت کے
دوران میں - ہرے - دو - ت - ریلوے منسٹر
صاحب نے جواب دیتے ہوئے فرمایا
تھا کہ جہاں تک اسٹیشن ہ سوال

ہے سو ہیڈز کا سوال ہے ان میں ہم
کپورٹڈ گلاس کے لوگوں - انگلو انڈین
اور مسلمانوں کو نوکریوں میں خاص
پریمیمس دیتے ہیں اور خیال رکھتے
ہیں - اس سلسلے میں ایک چیز
آپ کے نوٹس میں لانا چاہتا ہوں
اور وہ یہ ہے کہ ۳ دسمبر کو اس
ہاؤس میں ایک کونسلین کیا گیا
تھا سوال نمبر ۷۳۵ اس میں یہ
پرچھا گیا تھا کہ پارٹیشن کے وقت
جن لوگوں نے پاکستان کو آپٹ کیا
تھا لیکن انہوں نے بعد میں اپنا
آپشن چینج کر دیا اور ہندوستان
والیس آگئے ان کو یہاں ایسٹریٹ کرنے
کے سلسلے میں عمل درآمد نہیں ہوا
اور پوچھا گیا تھا کہ ان کی نوکریوں
کا کیا حال ہوا تو ہماری گورنمنٹ
نے جو اس کا جواب دیا تھا وہ اس
طرح ہے -

"All those railway employees who had provisionally opted to serve Pakistan but later changed their option for India finally before 15-2-1948 were absorbed. Those who had opted for Pakistan finally but did not proceed to that country and applied for employment were also re-employed on the railways subject to the availability of vacancies and their being found suitable. In the case of those who had opted for Pakistan finally and had migrated to that country but later returned to India and requested for employment, the Ministry of Railways decided that their cases may also be sympathetically considered for reemployment on Railways subject to their being found suitable

میں سمجھتا ہوں کہ جو یہ شرط لگائی گئی ہے subject to their being found suitable. یہ بہت خطرناک چیز ہے۔ ہاں اگر ریلوے منسٹر صاحب خود اس چیز کو دیکھا کریں کہ سوتھیلٹی کیا چیز ہے تو حیرت ہے۔ اور اگر سوتھیلٹی کو جانچنے کے لئے پریس قیہارٹمنٹ کے سپرد کیا گیا تو یہ ایک مصیبت بن جائیگی۔ میرے پاس دو ایک کھسڑے ہیں کہ محتسب اس بنا پر کہ ایک شخص جو کسی قیہارٹمنٹ کا ملازم تھا محتسب اس بات پر کہ وہ جمعہ کی نماز پڑھنے جانا تھا یا وہ میلاد شریف میں شرکت کرتا تھا تو وہ نوکری کے لئے سوتھیل نہیں خیال کیا گیا۔ اس قسم کی باتیں بہت افسوس ناک ہیں اور یہ کہ اس قسم کی باتوں کو سوتھیل نہ سمجھا جائے اور ایسے لوگوں کو ایمپلائمنٹ نہ دیا جائے۔ میں نہایت ادب کے ساتھ ریلوے منسٹر صاحب سے کہونگا کہ ان نامہ کھسڑے پر وہ ذرا خود غور کریں اور غور کرنے کے بعد وہ فیصلہ کریں کہ آخر ان لوگوں نے گرجہ پاکستان کے لئے آیت کیا مگر انہوں نے آخر میں جاکر یہی فیصلہ کیا کہ دہلیوستان ہی ہمارا ملک ہے اور یہیں رہنا ہے اور انہوں نے پاکستان کا سٹیٹن شپ بھی نہیں لیا تو پھر ان لوگوں کو کہوں یہاں نوکری نہ دی جائے۔ یہ مناسب نہیں ہے اور میں چاہتا ہوں کہ ان کو نوکری میں لگایا جائے۔ نا کہ آپ کے انصاف سے لوگ خوش اور مطمئن ہو جائیں۔

उपाध्यक्ष महोदय : अब माननीय सचिव सारण करें

شری محمد طاہر - مجھے ہاؤس میں بولنے کا بہت کم موقع ملتا ہے۔

دو ملک میں میں اپنی بات ختم کر دوںگا۔ اب چند اور باتوں کی طرف مجھے آپ کا دھیان دلانا ہے۔ ایمپلائمنٹ کا جہاں تک تعلق ہے کٹیہار جنکشن میں جو عوتل میں وہاں پر آٹہ آنے میں دال بہات - ہم لوگ چاول کو بہات کہتے ہیں۔ آٹہ آنے میں دال - بہات اور گوشت کہا لیتے تھے لیکن اب جو میں وہاں پر گیا تو پریسنگروس نے شکایت کی کہ جہاں پہلے ہم آٹہ آنے میں کھانا کہا لیتے تھے وہاں اب کھانے کے ایک روپہہ اور دو آنے دینے پڑتے ہیں۔ میں نے پوچھا کہ اتنی جلدی ریت بدلنے کا کیا کارن ہے تو مجھے بتلایا گیا کہ پہلے ہم سے بجلی اور فین وغیرہ کا کچھ چارج نہیں لیا جاتا تھا لیکن اب یہ ہمارے اوپر لاد دیا گیا ہے اور اب ہمارے پاس اس کے سوائے اور کوئی راستہ نہیں رہ گیا ہے کہ ہم اپنے کھانے کے ریت کو بڑھا دیں۔ اس بڑھے ہوئے ریت کی وجہ سے فوریس لوگوں کو بہت دشواری ہوتی ہے لہذا منسٹر صاحب اس کی طرف دھیان دیں۔ اس کے علاوہ میں ایک چیز اور بتا دینا چاہتا ہوں۔ نارتنہ بہار میں میرا خیال ہے کہ کوئی ایسا علاقہ نہیں ہے جہاں سے ڈائریکٹ ٹرین پہنچوا گھاٹ تک نہ جانی ہو۔ پٹنہ بہار کا کھیٹل ہے۔ حالانکہ جو کھلی نہپال بارڈر پر ہے لیکن جو کھلی سے پہنچوا گھاٹ تک کوئی ڈائریکٹ ٹرین نہیں ہے۔ اس کے علاوہ بھریور جہاں کوسی ٹیم کا قیولہمنٹ ہو رہا ہے اور افسران کو وہاں جانا پوتا ہے پٹنہ اور دوسری جگہوں سے لیکن وہاں کے لئے کوئی ڈائریکٹ ٹرین نہیں ہے اور دو تین جگہہ لوگوں کو چھینچ کرنا پوتا ہے۔

[شری محمد طاہر]

میں مدنیگر صاحب سے درخواست
 کرونگا کہ وہ مہربانی کر کے ایسا انتظام
 کریں کہ جو گھلی سے پہلےزا نکالتا تک
 قانریکت تریں ہو جائے - تاکہ نہال-
 جو گھلی اور بہرپور و پورنہ وغیرہ کے
 مسافروں کو پگدہ جانے میں سہولیت
 - ہ

(English Translation of the above
 speech).

Shri Mohammed Tahir (Kishanganj): Mr. Deputy Speaker Sir, I have heard the Railway Minister's budget speech very carefully. From that, one feels that our Railways have immensely progressed and will progress in future as well. By looking at this Department we can rightly feel that we are now living in a free country. But in spite of all our progress, we can see that there are certain short comings. For example, it should not be thought that Railway Minister's job was only to develop the railway in the country, of course the development of railways adds to the progress of the country and provides greater benefits to the people but the most important consideration which the Railway Minister should always have in his mind is the strengthening of the country's defence. The question of defence is the most important question, but I regret to say that adequate attention has not been paid to this aspect of the issue.

All of us know that the territory of Pakistan lies on both sides of the country. I do not say that Pakistan is our enemy but our relations with that country are not good. In the circumstances, he should have paid greater attention to such areas as are strategically important from the point of view of India's defence. This is the most important point which we should always bear in mind.

Today we have only one line to go to the Eastern front and that is the North Eastern Railway. Development is going on all sides. Southern, South Eastern and Eastern Railways are progressing and development work

is proceeding there but there is nothing on the North Eastern Railway. Therefore I wish that the North Eastern Railway should be fully developed.

You must have a direct rail link between Delhi and Assam. Today we have no direct link with the Eastern front and one has to take a very long route to reach there.

As far as the Eastern Railway is concerned I wish to submit that you should go and see those areas which are adjacent to the territory of Pakistan. You see Purnea which has now gone to West Bengal. If you go from Katihar to Siliguri on the North Eastern Railway, you will find that the railway line goes very close along the frontier of Pakistan. In times of emergency you cannot go by any other line except this. You will have to move your forces and other necessary equipment through—this very route. Therefore it is very necessary that a coordinating line is constructed which can take us direct to the Eastern front. I had also raised this issue in the Consultative Committee of the Defence Ministry and I have said that from the point of view of our defence, there should be a line between Katihar and Siliguri which should be a coordinating link for the present lines. Our Defence Minister agreed to it but said that the Government had no funds at present. I had also submitted a scheme along with a plan that a line connecting Purnea Junction, with Gaglia via Bahadurganj should at least be constructed which may coordinate these lines. To that the Minister had replied that they had a scheme of constructing 500 or 600 miles of lines under the Five Year Plan and that my scheme could not be taken up. This clearly shows that the Hon'ble Minister does not give due consideration to our defence requirements. I really regret such an answer. The reply that Government had no funds is not satisfactory. In his speech, he has said on page 7, para 13 that:

"Two important new lines have been included in the programme

of the Budget year namely the 100 miles Robertsganj—Garhwar Roatlim on the Northern Railway, costing Rs 17 crores and etc.”

The reason for this has been given as under:—

“The former is required as an alternative route from the Barkakana coalfields to North India to reduce the ever increasing pressure via Moghalsara... etc.”

So we see that line is being constructed because there is more pressure from there and that the Government is not giving due importance to defence I had told them that this 40 to 50 miles long railway line would be most vital for defence purposes.

Then there was a mention about electrification. About Rs. 75 crores would be spent over it About 17 crores would be spent immediately. What is the need of spending such huge amounts? Why do not you spend this money on improving your defence line? The question of electrification can wait for ten years. You can spend Rs. 75 crores on electrification but you cannot spend Rs. 12 crores on a 50 miles rail link.

An hon'ble friend has said that there is no rail link between India and Kashmir. You should have paid attention towards that matter also. Kashmir is also a border State and there should be a railway line for that area. The fact is that there is no coordinating line for the Eastern front and that is very dangerous. The present line runs close to border. It is just possible that we may have some trouble with Pakistan and we may not be able to send our supplies to the front. Therefore, I suggest that Government should drop the question of electrification for the present and implement my suggestions. You can undertake electrification schemes later on.

During the debate on previous budget my friend, the Railway Minister had said that in the matter of recruiting people in the Railways, persons belonging to depressed classes, Anglo-Indians and Muslims were given special preference. In this connection, I would draw his attention to a question (No. 745) asked in this House, on the 3rd December. It was asked why no action was taken to absorb in service those employees who had opted for Pakistan at the time of partition but later on had changed their option and returned to India. The Government had replied as follows:—

“All those railway employees who had provisionally opted to serve Pakistan but later changed their option for India finally before 15th February, 1948 were absorbed. These who had opted for Pakistan finally but did not proceed to that country and applied for employment were also re-employed on the railways subject to the availability of vacancies and their being found suitable. In the case of those who had opted for Pakistan finally and had migrated to that country but later returned to India and requested for employment, the Minister of Railways decided that their cases may also be sympathetically considered for re-employment on Railways subject to their being found suitable.”

I think that this condition is very dangerous. If the Railway Minister himself examines this suitability it is all right, but if it is left to the Police department to examine the suitable, it will create a lot of trouble. There are instances with me where some persons have been thought to be unsuitable only because they had gone for their Friday prayers or they had gone to participate in Milad-e-Sharif. Such incidents are really regrettable. I would very respectfully request the Hon'ble Minister to kindly look into these matters. Although these people had opted for Pakistan, but ultimately

[Shri Mohammed Tahir]

they decided that their country was India and that they had to live there. They did not accept Pakistani citizenship. It is, therefore, unfair that they are not absorbed. I wish they all should be absorbed:

Mr. Deputy Speaker: Hon'ble Member should finish now.

Shri Mohammed Tahir: Sir, I get very little opportunity to speak. I will finish within two minutes. I will now take out certain other matters. As far as amenities are concerned, previously at Kathar Junction we could get good 'Dal Bhat and meat' in eight annas but now the passengers complain that they have to pay one rupee and two annas for that food. I enquired about this increase and they told me that electricity and other charges, were being included in their expenses, which was not the case previously and therefore they had no option except to increase the rates. The poor people have to face a great difficulty due to the increased rates.

I wish to draw the Minister's attention to one other matter. I think there is no area in North Bihar from where there is direct railway to Palezaghata. Patna is the Capital of Bihar. Although Jogbani is on the Nepal border but Jogbani and Palezaghata are not directly linked. Besides this there is direct rail link between Patna and Birpur where work in connection with the Kosi Dam is going on. All officers who wish to proceed to Birpur from Patna and other places have to change trains at two or three places. I request the Hon'ble Railway Minister that a direct rail link should be established between Jogbani and Palezaghata, so that passengers from Nepal, Jogbani, Birpur, Purnea etc., may have no inconvenience in going to Patna.

सुधी मल्लिकेन प्देल (मानन्द) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस प्रवचन पर कुछ बातों की और रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहती

हूँ। आप स्टेशन तो कई जगह बना रहे हैं लेकिन दो तीन स्टेशनों के बारे में मुझे जानकारी है कि स्टेशन पूरा बनने के पहले ऊपर से पानी डालना शुरू हो जाता है। बड़े बड़े कंट्रैक्टर्स को आप ठेके देते हैं और होता यह है कि ठेकेदार रहने वाला बंगाल का होता है और ठेका उसको आप दिल्ली का देते हैं। उसको अपनी रैपूटेशन का खयाल नहीं रहता और जैसा तैसा काम करके वह चल जाता है। इसलिए मेरा एक सुझाव यह है कि जिस रेलवे पर और जिस जगह पर आप काम दो तो उसी जगह के कंट्रैक्टर को आप वह काम दो न कि कहीं और दूर के ठेकेदार को। ऐसा करने से मैं समझती हूँ कि काम ज्यादा अच्छा होगा क्योंकि उसको वहाँ पर अपनी रैपूटेशन का खयाल रहेगा और उसको यह अहसास रहेगा कि उसके काम को देखने वाले बहुत से जानकार लोग रहते हैं और ठीक काम न करने पर उसको ठोक सकते हैं.....

श्री मू० चं० जैन (कैपल) : जिस इलाके का अफसर होगा वह उसी इलाके का कंट्रैक्टर लेना चाहेगा।

सुधी मल्लिकेन प्देल : मेरे अनुभव में आया है कि गोधरा स्टेशन पर जिसके निर्माण के लिए करीब करीब १ करोड़ रुपये आप खर्च करना चाहते हैं, १०० साल के बाद वह स्टेशन फिर बन रहा है। मुझे कहा गया कि वह स्टेशन पूरा बना ही नहीं कि ऊपर से पानी निकलना शुरू हो गया। यही हालत सूरत और बड़ौदा रेलवे स्टेशनों की है। उन स्टेशनों पर आप वेंटिंग रूम बनवा रहे हैं। पहले के वेंटिंग रूम बहुत बड़े थे लेकिन अब जो वेंटिंग रूम बन रहे हैं वह बहुत छोटे बनाये जा रहे हैं और वे आपके बाथरूम में भी छोटे हैं मैं कहना चाहती हूँ कि इस तरह का मजकूर क्यों किया जा रहा है? आखिर वेंटिंग रूम में कुछ चलने फिरने की

जगह तो चाहिये। इस काम को मेरा सुझाव है कि स्थानीय प्राधिकारियों की सलाह लेकर करना चाहिए। आप सेक्रेटारियेट में बैठ कर रेलवे के कार्यों का नक़शा बनायें और काम करवायें तो उस तरह काम नहीं चलता है। आवश्यकता इस बात की है कि स्थानीय परिस्थिति को देख कर कि वहाँ कितनी भीड़ है और कितना घाना जाना होता है इस सब को ध्यान में रख कर यह काम होना चाहिए।

ट्रेनें अक्सर देर से आती हैं इसलिए कोई एक घास ट्रेन गलती से बचब पर आ जाय तो आ जाय। मिसाल की तौर पर मैं बतलाऊं कि फ्रंटियर मेल मथुरा तक तो ठीक टाइम से आती है लेकिन मथुरा से दिल्ली आने में वह एक घंटा लेट हो जाती है। इस देरी से आने के लिए आपका यह प्रोग्राम देना कि लोग जंजीर खींच लेते हैं इसलिए ट्रेनें लेट हो जाती हैं, सब जगह के लिए सही नहीं है। जब आपकी ट्रेनें घामतीर पर लेट होती हैं और समय पर नहीं पहुँचती हैं तो फिर टाइमटेबुल में जो टाइम दिया रहता है उसका क्या अर्थ रहता है? मैं जानती हूँ वहाँ तक टाइमटेबुल बनाते वक्त उसमें डबलींग हो रहा है का खयाल रख कर और उसको उसमें एकाउंट फ़ौर कर के उतना समय उसमें बढ़ा दिया जाता है। आप हाउस में मज्जाक के तौर पर भले ही कहें कि गाड़ियाँ जंजीर खींचने के कारण लेट हो जाती हैं लेकिन यह बात बिलकुल सही नहीं है और आपको इस मामले में खानबीन करनी चाहिए कि आखिर गाड़ियाँ क्यों लेट हो जाती हैं और उस कमी को दूर करने का प्रयत्न करना चाहिए। जंजीरें सब जगह नहीं खींची जाती हैं।

आपने यह सोचा या कि मीटरगेज को हटा कर सब जगह ब्रीडगेज कर देंगे और इसीलिए आपने मीटरगेज के लिए इंजन बेगन, बोगीज बनाने बंद कर दिये थे मगर वह आपका खयाल अभी मोकूफ़ रखा है और उसको पूरी तौर से बदलने में अभी कुछ समय

लगेगा और अभी कुछ और समय तक मीटरगेज चालू रहेगी तो आपको कुछ प्रतिरिक्त इंजन, बेगन, बोगीज बढ़ाने की वहाँ पर व्यवस्था करनी चाहिए क्योंकि वहाँ पर बहुत काफी मीड़ रहती है।

मीटरगेज में जो इंजन लगाये जाते हैं उनके बारे में मेरा कहना यह है कि वह इंजन कैसे होते हैं कुछ समझ में नहीं आता है। दो, चार स्टेशन चलता है और वह इंजन बीमार हो जाता है फिर ठीक किया जाता है और चार, छी स्टेशन चलने के बाद फिर वह इंजन बीमार हो जाता है। समझ में नहीं आता कि आपकी वर्कशॉप्स कैसे हैं और देखभाल कैसे है। पंखे और बत्तिया बर्द क्लास में लगते हैं लेकिन वे चलते हैं या नहीं यह कोई नहीं देखता है। मुझे अभी तक फ्रंटियर मेल में ऐसा अनुभव नहीं हुआ था, मगर इस बार मैं फ्रंटियर मेल में आई। मथुरा से, सिकंड क्लास की बत्ती उस में नहीं जल रही थी, बर्द क्लास की हालत क्या होगी, मुझे इस का पता नहीं। इसलिये दिन ब दिन आप के काम में एफिशियेंसी बढ़, यह बेखाने की जरूरत है। सरकार को जरूर सोचना चाहिये, कि जितनी देखभाल होनी चाहिये और जितनी एफिशियेंसी होनी चाहिये, उतनी प्राज नहीं है। एफिशियेंसी के बारे में कई बार यहाँ कहा जाता है, उस चीज को कबूल कर के उस के बारे में सोचना चाहिये।

एक दूसरी बात पर भी मैं बार बार हर साल ध्यान खींचती हूँ जो कि आप के हाकर्स के बारे में है। स्टेशन के हाकर्स के बारे में नहीं, जो हाकर्स रेल में घुसते हैं, वे लोग नहीं जो कि खाली सोडा बेचते हैं, बल्कि वे लोग जो पिपरयेंट बेखाने वाले हैं, फल बेचने वाले हैं, चना बेचने वाले हैं, मूंगफली बेचने वाले हैं। उन में से सब लाइसेंस वाले भी नहीं होते, बिना लाइसेंस के भी होते हैं और बहनों के डब्बे में भी घुस जाते हैं। मुझे

[सुष्मी मजिबेन पटेल]

जब एक हाकर ने कहा कि एक स्त्री को तो मैंने फेंक दिया है, और तुम को भी फेंक दूंगा। ऐसी परिस्थिति है, इसलिये मेरा कहना है कि किसी भी डिब्बे में, चाहे पुरुष का डिब्बा हो चाहे स्त्री का डिब्बा हो, किसी तरह के बेचने वाले को ट्रेन में नहीं घुसने देना चाहिये। स्टेशन पर से ही उसे बेचने की इजाजत देनी चाहिये। अगर कोई घुस जाये तो उस का लाइसेंस और सामान ले लेना चाहिये, ऐसा मैं मानती हूँ। मैं जानती नहीं हूँ, हर बार मैं सुना करती हूँ कि आप स्टाफ बढ़ा रहे हैं। मेरी उस में तकरार नहीं है, आप स्टाफ बढ़ाइये, परन्तु वह स्टाफ आक्षिप्त करता क्या है? नडियाद और आनन्द स्टेशन से दानुन बेचने वाले स्त्री पुरुष बच्चे गठिरियां ले कर बहिनों और पुरुषों के धर्ड क्लास के डिब्बों में घुस जाते हैं। यह मैं जनता एक्सप्रेस के धर्ड क्लास के डिब्बों का अनुभव कहती हूँ। वे लोग सीटों के नीचे घुस जाते हैं या बाथ रूम के अन्दर घुस जाते हैं। मैं जब कभी स्टेशन पर किसी रेलवे कर्मचारी को खोजने के लिये जाती हूँ, दरवाजे के बाहर, तो कोई मिलता नहीं है। आप का स्टाफ कहाँ जाता है। हमेशा स्टाफ की मांग की जाती है, परन्तु इस की कोई जरूरत नहीं है, कि कोई बात नहीं देखना चाहिये। बम्बई तक लोग इसी तरह से जाते हैं लेकिन उन को कोई पकड़ता नहीं है। इसी तरह के लोग कभी कभी चोरी भी कर लेते हैं। क्या रेलवे कर्मचारी इस बात को नहीं जानते और नहीं जानते तो जानना चाहिये क्योंकि स्टेशन पर खड़े रह कर वे क्या करते हैं जब गाड़ी आती है। किसी आदमी के पास एक गठरी होती है, किसी आदमी के पास दो तीन गठरी भी होती ह, उस से टिकट पूछा जा सकता है। उन के पास बोझ रहता है। एक टिकट में कितना बोझ जा सकता है? अगर उस से ज्यादा बोझ हो तो एक्स्ट्रा लगेज कितना है, यह देखना चाहिये। यह

देखा नहीं जाता। इस पर खास ध्यान रक्खा जाना चाहिये और इस का कुछ बन्दोबस्त किया जाना चाहिये।

एक और बात है। भावनगर-तारापुर और धोलका-मुजिना यह दो लाइनें हैं जिन के बारे में दस, पन्द्रह साल से कहा जा रहा है, परन्तु इस बात पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता। अगर बड़ीया स्टेट को मिलाया न जाता, उस का विलीनीकरण न होता तो सन् १९४८ के अन्दर यह काम हो गया होता लेकिन आज यह दुष्प्रा है कि चूंकि हम बड़े राज्य में मिल गये इस लिये यह लाइन नहीं बन पाती है। ऐसा वहाँ के लोगों को लगता है। मेरा यह कहना है कि सीरापूर में उद्योग इतने बढ़ रहे हैं इसलिये दोनो लाइनों का होना जरूरी है। इस काम को कर देने से ही वीरमगांव स्टेशन पर जो नाटलनेक है, जो प्रेशर है, वह कम कर सकता है। खाली यार्ड को एक्सपैन्ड कर देने से वह नहीं मिल सकता है। इन दोनों लाइनों को बना देने से ही इस में सफलता मिल सकती है और इन के प्रदेश का विकास हो सकता है उन लोगों को भी इस में सहयोग मिलेगा और सहायता मिलेगी। अगर आज यह काम उठाया जाये तो अच्छा होगा अकाल है लोगों को काम मिलेगा कुछ सस्ते में भी होगा। इसलिये इस पर, खास तौर से सोचने के लिये मैं कहती हूँ अगर किसी कारण से किसी आदमी का रेलवे पर खपया डिपोजिट करना पड़ता है अपने माल के लिये, तो दो दो साल तक आप के पास से उस को वह वापस नहीं मिलता। आप पैसा लेने के लिये तैयार रहते हैं लेकिन जो लोगों को लेजिटिमेटी वापस देना है, उस में दो दो साल लगे, आप तक पहुंचना पड़े, दिल्ली तक लोगों को बक्का खाना पड़े यह ठीक नहीं है। जो लेजिटिमेट है उस को तुरन्त देना चाहिये, उस में इतना समय क्यों लगना चाहिये।

आप ने यह सोचा है कि जहाँ जहाँ लोहे के कारखाने बन रहे हैं वहाँ रेलवे लाइन भाई जाये। यह ठीक बात है कि उसकी जरूरत है परन्तु केवल रेलवे लाइन वहाँ ले जाने से ही काम नहीं चलेगा। चारों तरफ कारखाने बढ़ रहे हैं। जहाँ जहाँ कारखाने बढ़ रहे हैं वहाँ सिर्फ रेलवे लाइन ले जाना चाहिये। वहाँ सामान बनता है, उन कारखानों को कच्चा माल चाहिये, इस सब काम के लिये अगर गुड्स का पूरा बन्दोबस्त नहीं होगा तो हमारा सारा काम भटक जायेगा और कारखाने बन्द करने पड़ेंगे और फिर बेकारी बढ़ेगी। आप ने इस सब के बारे में कहा कि प्लानिंग कमिशन ज्यादा पैसा नहीं देता तो हम क्या करें। ऐसा कहने से काम नहीं चलेगा। यह आप सब की जिम्मेदारी है, अलग अलग की नहीं है। आप इसलिये आप को इस के लिये कोशिश करनी चाहिये, टाल देने से काम नहीं चलेगा। हमें देश को आगे ले जाना है तो सब मिल कर और जरूरत हो तो कैबिनेट में सोचा जाये। जितना हमारा काम आगे बढ़ रहा है, उस सब को बढ़ाने के लिये आप को अभी से इन्जाम करना चाहिये नहीं तो हर साल यही बात रहेगी कि माल के डिब्बे नहीं हैं, सामान उठता नहीं है, यह दिक्कत है, वह दिक्कत है। यही चलता रहेगा और हम कभी आगे नहीं पहुँच सकेंगे।

हमारे यहाँ बराबर शिकायत रही है कि तम्बाकू के लिये वैगन नहीं मिलते, फल के मौसम में आम के लिये वैगन्स नहीं मिलते, गन्ने के मौसम में उस के लिये वैगन्स नहीं मिलते, मैं ने परसों ही पढ़ा कि बिहार में गन्ना स्टेशन पर सूख रहा है, लेकिन वैगन्स नहीं मिलते। इस तरह से हमारा काम कैसे चलेगा। इस लिये मेरी विनती है कि आप इस बारे में सोचें।

मुझे यह भी कहना है कि आप कर्मचारी लो बढ़ा रहे हैं, ठीक बात है, परन्तु क्या

आप को ऐसा लगता है कि आप के कर्मचारी पहले जितना ही दिल लगा कर काम करते हैं और दिन भर काम में लगे रहते हैं। पहले रेलवे विभाग की यह पालिसी थी कि जो रेलवे कर्मचारियों के बच्चे होते थे, रिप्लेसदार होते थे उन को भी इस काम में लगा लिया जाता था। लेकिन आज आप ने यह कानून लगा दिया है कि इस के लिये पब्लिक सर्विस कमिशन है। इसलिये उन के बेटों और बच्चों को इस में आने की गुंजाइश नहीं रहती। मैं यह नहीं कहती कि जो एफिशिएंट नहीं है उन को लेना चाहिये, परन्तु जैसे बड़ई का लड़का है, उस को वह काम सहज ही आ जाता है, उसी तरह से रेलवे कर्मचारियों के जो लड़के हैं उन को रेलवे के काम की जानकारी जल्दी होगी। इसलिये आप के कानून में इस बात की गुंजाइश होनी चाहिये कि रेलवे कर्मचारियों के बच्चों का कुछ न कुछ परसेन्टज तक तो रेलवे में जगह मिलनी ही चाहिये।

मैं ने कई बार यह देखा है कि आप के रेलवे कर्मचारी और वाच वॉर्ड वाले लोगों को बिना टिकट के लोगों को ट्रेनों में बिठाते हैं। यह मैं ने अपनी आँखों से देखा है। मैं कहना चाहती हूँ कि अगर इस तरह से चलेगा तो काम कैसे होगा। आप किसी तरह से इन बिना टिकट वालों को किस तरह पकड़ सकेंगे ?

मथुरा, गंगापुर और सवाई माधोपुर में बन्दर आ कर ट्रेनों में घुस जाते हैं और खाने का सामान बगैर ऐसा कर देते हैं कि बच्चे भय से धबका जाते हैं और रोने लगते हैं, चिल्लाने लगते हैं। इस के लिये कुछ करना चाहिये। मैं तो ऐसा मानती हूँ कि अनाज का जितना नुकसान बन्दरों से होता है, जब तक इस प्रॉब्लेम का हल नहीं होगा तबतक अन्न की परिस्थिति सुधारने वाली नहीं है।

श्री शाहनवाज खाँ : वह हम कब हीजिये।

सुधी बरिबेन पटेल : आप के स्टेशनों का, आप कीजिये । जब आप की जिम्मेदारी है उसे आप कीजिये । दूसरे मंत्री की होगी वह हम उस से बात करेंगे । बड़े बड़े स्टेशनों पर, छोटे स्टेशनों पर ही नहीं, कोड़ी लोग जिनके हाथों में खून और पस निकलता होता है गाड़ियों के अन्दर हाथ डाल कर भीख मांगते हैं । मैं कहती हूँ कि आपके रेलवे कर्मचारी और वाच एंड वार्ड वाले क्या करते हैं कि इनको भी बाहर नहीं निकाल सकते । रेलवे प्लेटफार्म पर टिकट ले कर जाने का बन्दोबस्त है, वहाँ ये लोग कैसे पहुँच जाते हैं । कुत्ते घाते हैं । और यह अहमदाबाद, बम्बई, नई दिल्ली आदि बड़े स्टेशनों पर भी होता है । इस बारे में बन्दोबस्त होना चाहिये ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब तो माननीय सदस्या को खत्म करना चाहिये ।

सुधी बरिबेन पटेल : करती हूँ ।

आपने कहा है कि आप खादी का उपयोग बढ़ायेंगे । यहाँ हाउस में भी कुछ लोग हैं जो कि खादी को पसन्द नहीं करते । इसलिये मेरा सुझाव है कि अगर आप खादी लें तो अच्छे किस्म की मरसिराइज्ड की गई, कुंदा की गई या केलेन्डर की गई खादी लें । अगर आप रूढ़ी खादी लेंगे तो वह बहुत जल्दी बेची हो जायेगी और लोग कहेंगे कि आपने कैसी खादी ली है ।

जो रेलवे में रिफरेशमेंट कार होती है अब उसकी मरफरी और कटलरी पहले से बेची रहने लगी है । इसको भी आपको देलना चाहिये ।

आप लोगों को तीर्थ यात्रा के लिये स्पेशल ट्रेंस देते हैं किन्तु उसके लिये लोगों को छः छः महीना पहले अर्जी देनी पड़ती है ।

और मैं ने तो यह सुना है कि कुछ एजेंट लोग कुछ परसेंटज के लेते हैं, कुछ मुनाफा कर लेते हैं तब स्पेशल ट्रेन मिलती है । इस बारे में भी देखना चाहिये और बीच में किसी को पैसा खाने का मौका नहीं देना चाहिये और स्पेशल ट्रेन का बन्दोबस्त ऐसा होना चाहिये कि उसके लिये छः छः महीना पहले अर्जी न देनी पड़े ।

आखिर में मुझे यह कहना है कि जो इतने सारे एक्सीडेंट होते हैं उनका क्या कारण है । क्या आपके रेलवे कर्मचारियों को अपने काम की पूरी जानकारी नहीं है । जिनको काम नहीं आता उनको आप एम्पलाय करते हैं, या लोग जानबूझ कर एक्सीडेंट करवाते हैं यह सोचना है । यदि कर्मचारी ठीक से काम न जानते हों तो जब वे ठीक से जान लें तब उनको रखा जाये, और अगर जानबूझ कर करवाते हैं तो उनको सजा होनी चाहिये ।

आखिर में मैं यह कहना चाहती हूँ कि रेलवे ट्रेंस में जहाँ स्लीपिंग रिजरवेशन आप करते हैं, वहाँ बहिनों के लिये प्रलग के कम्पार्टमेंट में रिजरवेशन होना चाहिये । अब तो आप छोटे छोटे ग्राउथ बर्थ के कम्पार्टमेंट इस काम में ला सकते हैं । इनमें तीसरे दरजे की बहिनों के लिये स्लीपिंग रिजरवेशन होना चाहिये । एक ट्रेन में फर्स्ट क्लास में लेडीज कम्पार्टमेंट नहीं था इस कारण एक अपने हाउस की ही एक बहन बेचारी मरदों के कम्पार्टमेंट में ही बैठ गई और रात में साथ बैठा हुआ ही उसकी पेट्री में से उसका कपड़ा इस बीच में चुरा कर उतर गया । तो इसलिये मैं यह सब सोचने के लिये कहती हूँ ।

जो आपने मुझे समय दिया उसके लिये धन्यवाद ।

Shri Barrow (Nominated—Anglo-Indians): Mr. Deputy-Speaker, the Railway Minister has used a large

canvas to paint his picture of the working of the Railways and his budget. In the short time before me I propose to darken some of the shadows, not only that they may stand out more clearly, but that the other features of the picture may be highlighted.

15.35 hrs.

[SHRI PATTABHI RAMAN in the Chair]

Mr. friend, Shri Frank Anthony, speaking yesterday, focussed attention on a recurring pattern of revised budgeting which, according to him, distorted the perspective of this picture. The recurring pattern 's this: the revised budget estimates show anticipated higher receipts and low anticipated expenditure; both figures disproved by the actuals. I will quote figures for 1956-57; the revised estimated receipts, Rs. 350 crores, actuals, Rs. 347.57 crores; estimated revised expenditure: Rs. 299.03 crores; Actuals: Rs. 233.94 crores. I endorse Mr. Anthony's plea for more realistic budgeting.

I would ask the Railway Minister also to bring into his budget, as a regular feature, more of what we call, Programme or Performance budgeting. If I may illustrate: we have here, in this khaki-book, provided to us, something like this—"The work is estimated to cost Rs. 21.65 lakhs of which a sum of Rs. 2 lakhs is expected to be spent by the end of 1957-58, and Rs. 14 lakhs are provided in 1958-59". What I would like the minister to show is the different phases in which this programme is going to be completed, the cost of each phase, and then, year by year, we will be able to keep a check on whether the programme is keeping to schedule whether the original estimates for the programme are realistic and whether there has been any increase. This, I believe, will make for more careful planning and more carefully controlled expenditure.

Before I proceed to other features of this budget, I do want to focus the attention of this House on two facts. One, is that the Depreciation Reserve

Fund is dwindling—In 1956-57 it was Rs. 103.14 crores. In 1957-58 the anticipated balance shows Rs. 93.72 crores, and in 1958-59 the anticipated closing balance is expected to be Rs. 72.76 crores. Secondly, the Development Fund has almost reached vanishing point,—by the end of 1958-59 it will be a mere Rs. 68 lakhs.

In a developing economy, it might be argued, this is to be expected, but I do feel that when Members are making demands for opening new lines and we are considering our development programme generally, these facts should be borne in mind.

I turn now to the question which has exercised, quite rightly, the feelings of this House the continuing series of accidents. I wish to place certain figures before this House. What are the figures for 1956-57? There were 5,054 killed and 32,341 injured. To this we have to add 187 railwaymen killed—these figures are not included in the previous figure—and 6,787 injured. What the picture for 1957-58 will be, anyone can well imagine! But I regret to say that the information, as given in this "pink book", has been camouflaged. This "pink book" is supposed to be, according to the foreword, for the general reader, and we find that these figures are given as a ratio, per million passengers carried. It may be said that this is the standard way of giving information, that international forms are used. But for the general reader, I feel that the facts should be stated clearly, so that the layman may know exactly what the position is. If these figures are to be kept in a standard international form let them be kept by the Railway Board for that purpose, but if this is a book for the general reader, then I urge that the figures should not be camouflaged.

Here is a situation, Sir, the consideration of which transcends all other questions. The Railway Accidents Enquiry Committee Report has been with the Railway Board for three years now; my friend, the Deputy

[Shri Barrow]

Minister of Railways, was the Chairman of that Committee—I would ask the Railway Minister to place on the Table of the House all the recommendations, other than those given in Appendix B, which were made by the Committee and which have been implemented, and those recommendations which the Railway Ministry found unable to accept, as also the reasons justifying their rejection.

We hear from, time to time, this familiar phrase, where accidents are concerned, "failure of the human element". This is a very variable factor, but what are we doing to diminish the effect of this factor? I will only deal with a few points in this respect.

Firstly, the training which is being imparted—I would refer here to our drivers—is ill-conceived, ill-planned, superficial and valueless. There are courses of six weeks which, I believe, under pressure, has been extended to seven weeks, out of which 10 to 15 days are lost as holidays. There are no proper diagrams, no models and no proper equipment in the Training schools. The illiterates, the semi-literates and the matriculates hesitate to say that all of them are literates—are put into one group; they have to go through the course together. Then, because we must turn out drivers, the question papers set are simple and evaluation is liberal. What is the result? We get men as drivers who, after working for 3-4 years as firemen, are sent for these courses; they are lacking in experience, they have this veneer of confused theoretical learning. How can we expect such men to have a working knowledge of a complicated mechanism like a modern locomotive? I think that the Railway Ministry can do much in this respect, to see that these courses are more rational, that they are properly planned and the students are put into different categories, so that the rate of their progress will be more or less the same.

I believe Sir, that on the Southern Railways the position is worse. They have no training school. Further, firemen on the Southern Railway need not be shunters at all; after they have done 2-3 years firing they can become drivers. With these facts before us, I think that this plea that is taken "failure of human element" is a plea which does not hold much water. Here is something that can easily be tackled; Our drivers and firemen, are doing their very best in spite of the difficult conditions created by the administration and in this connection I would refer to the number of "averted collisions" mentioned by Mr. Anthony.

I will now refer to the station working rules. I think the Enquiry Committee said that, apart from other inspections, the ATO and the DTS should every month visit one station, to go into the working rules and issue a certificate to the effect that—I am quoting here—that the work of the station is safe in every respect. If it is not safe, he has to initiate immediate action to make it so. I would like to know Sir how many times this has been done. My own belief is that this is "more honoured in the breach than in the observance.

I will now deal with another important aspect of this human element, and that is the elimination of fatigue. The running staff generally have a duty period of 12 hours. On the Southern Railway, I believe, it starts from the scheduled departure of the train; on other railways it is from the actual departure of the train; there seems to be no uniformity in the matter.

Apart from uniformity, this question of optimum work and minimum fatigue is now a matter that can be determined. Its study forms a branch of Industrial Psychology, and I would recommend to the Railway Minister to have a Psychological wing attached to the Railway Ministry to go into the question of optimum work with the minimum amount of fatigue.

In this connection, I have one plea to make: it is for an employment quota for the sons and wards of employees. They grow up in an atmosphere of railways and railway working. It will also help with the question of indiscipline. Because, if the father's work is not done properly, then "the sins of the father may be visited upon the children."

Finally, I want to refer to the question of Railway Schools. I turn again to this pink book, and I find here that the report says—and I was amazed to read it—"The railway schools which number 154 in all functioned satisfactorily during the year." The cover of this book is pink and the report paints as rosy a picture of the schools. But I fear there is some concealment, and I may be pardoned if, in speaking of schools, I quote from Shakespeare as to what he has to say about "concealment".

The Bard says:

"She never told her love, but let concealment, like a worm in the bud, feed on her damask cheek."

I believe, that this "worm is in the bud of Railway schools", and the Railway Minister knows it. He evinces keen interest in the education of children of railwaymen, but he also knows that the administration of the Railway schools is very unsatisfactory. He himself, set up a body of four educational advisers to go round the Railway schools and submit reports. I would ask the Railway Minister to place the recommendations of these Railway advisers on the Table of the House, so that we may find out what their opinion is: whether they also believe that these schools are running satisfactorily.

I do not believe that any system of education, whether it is run by the Railways or anybody else, can be satisfactory if the service conditions of the teachers are not satisfactory.

Here I would make a plea to the Railway Minister to raise the retiring age of teachers because of the grave shortage of good teachers. He must also create a separate department for these schools. He has taken over two new schools in the Assam Division, and two schools are to be converted into multi-purpose schools. All this cannot but fail because people who do not understand education have to administer these schools. There can never be any success unless people in charge of the administration of these schools are educationists. I wish to end on this note: all the money that we spend on the schools will have no value unless we can provide the teachers with proper working conditions.

18 hrs.

पंडित डा० ना० तिवारी (केसरिया) :
सभापति महोदय, गत घाट घंटों से इस सदन में रेलवे बजट पर बहस चल रही है और हर तरह की बातें कही गई हैं। कुछ लोग तो रेलवे मिनिस्टर के भाषण में और उस के हर एक सेन्टेंस में और रेलवे रिपोर्ट के हर पन्ने में सौशलिस्टिक पेटर्न आफ सोसायटी खोलने लगे हैं। कुछ लोगों ने इतनी मांगें की हैं, जिन के पूरा होने की शायद उम्मीद नहीं की जा सकती है। हम जानते हैं—और रेलवे मिनिस्टर ने भी कहा है—कि साधनों की कमी है, हमारे पास रुपया नहीं है, तो भी हम लोग मांग करते जाते हैं। मैं उन्हें आश्वासन देता हूँ कि मैं कोई मांग नहीं करने जा रहा हूँ, लेकिन मैं चाहता हूँ कि आप की रिपोर्ट में जो बातें बताई गई हैं, जो सामियां बगीर खर्च के दुस्त की जा सकती हैं, उन की तरफ तबज्जह दी जाये। मैं आप को कुछ उदाहरण देना चाहता हूँ।

मैं गाड़ियों की पंक्चुरलिटी के बारे में कुछ कहूँगा। आप की इस पिंक कलर की किताब के पेज २९ पर कुछ फिगर दी हुई हैं। मुझे बड़ी खुशी है कि उस में १९३८-३९ के ले कर १९४६-४७ तक की, फिगरों की

[पंडित डा० ना० तिवारी]

गई है। १९५१-५२ में ब्राडगेज की पंक्चुएलिटी की परसेंटेज ७४.१५ दी हुई है और मीटरगेज की ७२.५३, लेकिन यह परसेंटेज १९५६-५७ में ड्राप हो गई है, अर्थात् ब्राडगेज में ७०.७८ और मीटरगेज में ६२.७४। यह ड्राप क्यों हुआ? इस परसेंटेज को वगैर खर्च के बढ़ाया जा सकता है। इसमें कोई फारेन एक्सचेंज की जरूरत नहीं है, कोई रुपये की जरूरत नहीं है — केवल तबज्जह देने की जरूरत है।

वैसे ही इंजिन माइल्ज का विषय है। इसी किताब के पेज ३० पर बताया गया है कि १९५५-५६ के मुकाबले सन् १९५६-५७ में एक परसेंट कम हो गया। यह कमी क्यों हुई है यह मेरी समझ में नहीं आया है। आपको तो चाहिये था कि आप तरक्की करते। आप नए नए अफसर रखते जाते हैं और बड़े बड़े लोग बाहर से यहां आते हैं और आप उनको बतलाते हैं कि इतनी तरक्की हुई है लेकिन यहां पर तो यह ड्राप है।

भाग चल कर आप कहते हैं

The proportion of the unserviceable to the total stock of locomotives affords an important measure of the efficiency of maintenance and repairs. The performance of the Railways in the maintenance of motive power recorded further improvement on the Broad gauge as evidenced by the decline in the percentage of unserviceable locomotives.

यहां पर भी अगर आप मीटर गेज को देखें तो आपको पता चलेगा कि उसमें ड्राप है।

कल अफ़ोफ़ मेहता साहब ने कहा था कि पटना के इस तरफ और गया के उस पार दो दुनियायें हो गई हैं। हम लोग जो मीटरगेज के इलाकों में रहने वाले हैं उनकी तरफ भी

आपका ध्यान होना चाहिए था और आपको देखना चाहिए था कि ब्राडगेज की तरह हमारी तरफ भी परफार्मेंस की कमी न हो।

पेज ३२ पर डिटीरियोरेशन भाव गुड्स ट्रे:सप्लीड के बारे में आपने लिखा है कि वहां पर भी कमी हो गई है। उसकी स्पीड अब कम हो गई है। यह स्पीड कम क्यों होती जा रही है, यह मेरी समझ में नहीं आया है। मैं नहीं कहता कि मुझे आप दूसरी नई लाइनें दीजिये लेकिन जहां पर इम्प्रूवमेंट की आवश्यकता है वहां तो आपको कंठिंशंस इम्प्रूव करना चाहिए।

पेज ३८ में आपने एक्सीडेंट्स इयू टू ह्यूमन एलिमेंट्स का जिक्र किया है। उसमें तो आपको इम्प्रूवमेंट करनी चाहिये थी। ये सब ऐसी चीजें हैं जोकि आप के हाथ में हैं और जिन के लिए आपको पैसे की आवश्यकता नहीं थी, किसी दूसरे का मुंह आपको ताकना नहीं पड़ता था या प्लानिंग कमिशन के पास जाना नहीं पड़ता था। मैं चाहूंगा कि आप इस ओर अधिक तबज्जह दें।

जहां तक टैक्निकल स्टाफ का ताल्लुक है आप कहते हैं कि उसकी आपके पास कमी है। लेकिन एन० ई० आर० में टैक्निकल मैन को नान-टैक्निकल काम पर लगा दिया जाता है। ऐसा क्यों किया जाता है यह मेरी समझ में नहीं आया है। मैंने देखा है कि एक टैक्निकल आदमी को पी० आर० भो० बना दिया गया है। क्यों आप ऐसी चीजों को एलाउ करते हैं? आपको ऐसा नहीं करना चाहिए, और इस ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

अब मैं आपका ध्यान उन इलाकों की ओर दिलाना चाहता हूँ जोकि बहुत वर्षों से उपेक्षित रहा है, जोकि बराबर निग्लैक्टिड रहा है। यह ठीक है कि कम्पनी के जमाने में वहां दशा बहुत खराब थी। उस वक़्त उसको बी० एन० डब्ल्यू० आर० कहा जाता था।

लेकिन उस वक्त संतोष की बात यह थी कि जो गवर्नमेंट रेलवेस थी, जैसे ई० आई० आर० या दूसरी रेलवेस उनके मुकाबले में वहाँ का किराया बहुत कम था। हम लोग समझते थे कि किराया कम है, इतना फायदा तो हमको है। लेकिन आज जबकि हमको आजाद हुए हुए दस साल हो गये हैं और हमारी नैशनल गवर्नमेंट बन चुकी है हम को चाहिये था कि उसको भ्रान पार विद अदर रेलवेस से प्राते।

जो लोग नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर सोनपुर या उसके आगे नहीं गये हैं, उनको वहाँ की हालत का पता नहीं चल सकता है। अशोक मेहता साहब वहाँ गये थे। उन्होंने कहा है कि वहाँ पर हालत स्कैंडलस है। मैं स्कैंडलस का नाम तो नहीं लेता लेकिन इतना अवश्य कह सकता हूँ कि दशा बहुत खराब है। मैं चाहता हूँ कि उस तरफ खास तबज्जह दी जाये।

खैरे एक सवाल दिया था और यह प्रश्न था कि सोनपुर में गाड़ियां कितनी लेट हुई हैं। उस सवाल को तो डिसएलाउ कर दिया गया था लेकिन उसका जवाब मुझे यह दिया गया है कि

"The performance of passenger carrying trains on the Sonapur Palaeza-ghat section of the N.E. Railway has not been satisfactory mainly due to extra time taken for attaching and detaching a number of through coaches..." "As regards 350 UP, this train is scheduled to arrive at Sonapur at 6:50 hours and depart at 8:55 hours."

इससे तो ऐसा मालूम होता है कि दूसरी रेलवे लाइंस पर अटैचमेंट और डिटैचमेंट नहीं होता है, सोनपुर में ही होता है। वहाँ पर दो घंटे और पांच मिनट इस ट्रेन के ठहरने का माजिन है। अब आप बताये कि एक मुसाफिर जो कटिहार से आता है उस ट्रेन में उसको दो दो घंटे एक स्टेशन पर ठहरना पड़ता है। ऐसी दशा में उसकी क्या हालत होती होगी, इसका भंदाजा आप लगा सकते

हैं। इतना होने पर भी न वहाँ से ट्रेन ठीक समय पर चलती है और न ही ठीक समय पर वहाँ पहुंचती है। हमेशा लेट होती है। जिन मुसाफिरों को दूसरी गाड़ियां पकड़नी होती हैं उनको वे नहीं पकड़ पाते हैं। उसको वहाँ आप इस तरह से लाइये कि दूसरी ट्रेंस का कनेक्शन मिल सके। दूसरे रेलवे के स्टेशंस पर भी लोगों को कनेक्शन लेना होता है और उसी के मुताबिक सब कुछ मैनेज किया जाता है, लेकिन यहाँ ऐसा क्यों नहीं किया जाता है, यह मेरी समझ में नहीं आया है।

अभी कुछ माननीय सदस्यों ने कहा कि परलेजाघाट के लिए कोई धू ट्रेन उनके वहाँ से नहीं है। मैं आपको बतलाना चाहता हूँ कि छपरा से परलेजाघाट के लिए एक ट्रेन है जोकि छपरा से दो बजे चलती है। वह सोनपुर में आकर दो घंटे डिटेन हो जाती है। यह एवायडेबल डिले है और आप इसको एवायड कर सकते हैं। अगर इस तरह की बातों की तरफ आपकी तबज्जह नहीं जाती है तो इसका मतलब यह है कि लोगों को शिकायत की गुंजायश रह सकती है। मैं इस बात को मांग नहीं करता कि आप हम को नई लाइनें दें। मैं जानता हूँ कि आपके साधन और सामर्थ सीमित है और आप हमें नई लाइनें नहीं दे सकते हैं। मुझे एक किस्सा याद आता है कि एक गरीब परिवार में आठ छटांक चावल थे और खाने वाले छः आदमी थे। इसका नतीजा यह हुआ कि सब को थोड़ा थोड़ा चावल दिया गया और सब को यह शिकायत रही कि उनको कम मिला है। लेकिन अगर चावल को ही आप न बनावे या ठीक से न बनावें या खराब पकावें तो और अधिक शिकायत की गुंजायश रह सकती है। यही बात यहाँ पर है। आप जो कुछ कर भी सकते हैं और प्रासानी से कर सकते हैं उनको भी आप नहीं करते हैं। ये मामूली मामूली शिकायतें हैं जिनको आप प्रासानी से दूर कर सकते हैं।

अब मैं गाड़ियों के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। गोरखपुर से इधर लखनऊ की

[पत्रित डा० ना० तिवारी]

तरफ आने के लिए बहुत सी गाड़ियां हैं और सुन्दर गाड़ियां हैं। लेकिन गोरखपुर से पूर्व की तरफ गाड़ियां क्यों नहीं जाती हैं, इसका कारण मैं नहीं जानता हूँ। यह कारण नहीं है कि ट्रेंस को इस तरफ अधिक डिटेन किया जाता है या चंम ज्यादा खींची जाती है। और उधर कम डिटेन किया जाता है और ट्रेंस की चंम कम खींची जाती है। यह बात नहीं है। उस इलाके में जहा डम पार से उम पार गाड़ी नहीं जाती है उम पर मामान नहीं जाता है, उसको और भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

दूनगी डिफिकल्टी यह है कि मोकामा ब्रिज जब तक नहीं बनता है तब तक माल साउथ से नार्थ में नहीं जा सकता है। आपने मां वाटीह में कुछ ट्रांशिपमेंट का इतिजाम किया है लेकिन उसमें आपन किराये का ज्यादा बोझ हम पर डाल दिया है। हम को अधिक डिस्टेंस का किराया देना पडता है। मारुवाडीह से आपको वही किराया लेना चाहिये था जोकि आप वाया मोकामा लेते थे। चकि आपने किराया बढ़ा दिया है इसलिए जो बेंनिफिट हम मिल सकता था वह नहीं मिल रहा है। मैं आपको यह भी बतलाना चाहता हूँ कि पटना में इस तरफ अगर कोई चीज एक रुपये की मिलती है तो हमारे यहा वही चीज डेढ़ रुपये की मिलती है। मीमेंट, कोयला, लोहा आदि बहुत मुश्किल से और बहुत अधिक दाम देने पर ही हमें मिलता है। मैं चाहता हूँ कि आप मारुवाडीह में बनारस के पूर्व की तरफ के सामानो का अधिक ट्रांस-शिपमेंट करने की कोशिश करे और किराया वही रखे जो पहले था।

कल अशोक मेहता साहब ने रेलवे मिनिस्टर पर आक्षेप किया था और कहा था कि प्रेशर टिकट्स की वजह से मुजफ्फरपुर से रिजन को हटा दिया गया है। इस चीज को मैं गलत मानता हूँ और मैं समझता हूँ कि

उनको शायद सब बातों की पूरी जानकारी नहीं है। इस रिजन के अन्दर दो डिस्ट्रिक्ट थ मीनपुर और ममस्तीपुर। जब बाइफरकेशन किया गया और दो रेलें बनाई गईं तो यह छोटा सा हिस्सा बच गया। उसमें डिविजन काम नही कर सकता था और अब रिजन को हटा कर डिस्ट्रिक्ट बना है। उससे ज्यादा पाबर्स और ज्यादा फेसिलिटीज मिल गईं हैं। यह फेमला मुझे डर है कि प्रेशर टिकट्स में बदलवा न लिया जाये। मैं अपील करता हूँ कि मंत्री महोदय प्रेशर टिकट्स में न आय और जो अच्छा काम हो चुका है उसको न बदले।

रेलवे में एंपायन्टमेंट के बारे में मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह जो कहा गया है कि रेलवे में मिर्फ उन्ही लोगो को भुनाजमत मिले जिनके सग सम्बन्धी पहले में रेलवे में काम कर रहे हैं। रेलवे में अब १० लाख आदमी काम करते हैं तो दस लाख नोकिया तो रेलवे में १०, २० या २५ वर्य में भी नहीं होनी और अगर आप इसी नियम पर चलते हैं तो उभका मतलब यह हागा कि आप ऐसे लोगो को जिनके सग सम्बन्धी पहले से रेलवे से काम नहीं कर रहे हैं उनको रेलवे में मुलाजमत करने से महरूम करते हैं। मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि ऐसे लाग क्या करेंगे ? इस नियम की हिमायत में सदन में यह कहा गया कि वे लोग जिनके कि घर वाले रेलवे में मुलाजिम लगे होते हैं वे ऐसे लोगो की अपेक्षा जिनके कि घर वाले रेलवे में नहीं होते हैं ज्यादा अच्छी तरह से काम कर सकते हैं क्योंकि उनको काम की जानकारी रहती है। मैं इस से सहमत नहीं हूँ। मान लीजिये कि रेलवे का एक स्टेशन मास्टर है और उसका एक लडका है जो कि साइस पढता है तो वह लडका स्टेशन मास्टर का काम जाने यह जरूरी नहीं है। इस वास्ते रेलवे में मुलाजमत के लिए ऐसी कोई बरिध नहीं होनी चाहिए और ऐसे उम्मीदवारो को जो कि मैरिट पर आयें और

कम्पटीशन में आ जायें उनको रेलवे में मुलाजिम रखना चाहिए। अलबत्ता ऐसे लोग जो कि रेलवे में ड्यूटी के सिलसिले में मर जायें या अग्रंग हो जायें उनको सपोर्ट करने के लिए उनके किसी भ्रादमी को रेलवे में मुलाजिम रखना जरूरी हो जाता है।

मेरे पास समय नहीं है। मैं रेलवे मिनिस्टर साहब से फिर कहूंगा कि नार्थ ईस्टर्न रेलवे में महेन्द्रघाट से परलेजाघाट तक जो दिक्कतें होती हैं उनकी ओर ध्यान दिया जाय और उनको दूर करने का प्रयत्न किया जाय। महेन्द्रघाट से सोनपुर आने के लिए कुछ ऐसी व्यवस्था करें ताकि आज जो दिक्कत अनुभव होती है वह न हो। मैं देखता हूँ कि यहां पर बराबर यह प्रश्न पूछा जाता है कि हिन्दुस्तान की फ्रैक्टरीज में कितनी मैन पावर का लौस हुआ लेकिन अगर परलेजाघाट का अकेले हिंसाब लगाया जाय कि वहां पर कितनी मैन पावर का लौस होता है तो आप देखेंगे कि वहां की मैन पावर का लौस समूचे देश की फ्रैक्टरीज की मैन पावर के लौस से कम नहीं निकलेगा और इसलिए आपको तत्काल कोई आवश्यक कार्यवाही इस मैन पावर के लौस को रोकने के लिए करनी चाहिए।

इस अतिरिक्त मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूँ कि जो शिकायतें हम लोग करते हैं उन पर कुछ अधिक ध्यान देने की जरूरत है। अभी यहां पर डिप्टी मिनिस्टर साहब बैठे हुए हैं। मैंने दो तीन बसेज में उनका पास शिकायतें लिख कर भेजी। मेरे पास यह जवाब लिख कर आ गया कि "दी मॅटर इज रिसीविंग कंसिडरेशन" लेकिन शिकायत किये हुए ६, ६ महीने हो गये हैं और उनका बारे में कुछ होता नहीं है.....

श्री श.हनुबाज खर्जा : मैं माननीय सदस्य को बीच में टोकने के लिए माफी चाहता

हूँ। आपने शिकायत एक भ्रादमी की की थी। लेकिन कसूर दूसरे का निकला..

पंडित डा० ना० तिबारी : तो ऐसा जवाब देना चाहिए था। मैं यह नहीं दावा करता कि जितनी इतिलाएं हमको मिलती हैं सब सही ही होती हैं। हो सकता है कि कुछ गलत हों लेकिन उसका जवाब तो हमें मिलना चाहिए। अब अगर शिकायत राम की है और आप यह पाते हैं कि कसूर राम का नहीं श्याम का है तो श्याम को उस कसूर की सजा मिलनी चाहिए।

श्री शाहनबाज खर्जा : मिल गई।

पंडित डा० न० तिबारी : यह चीज मेरे स्वयं ज्ञाती इन्फ की है कि एक भ्रादमी को गलत तौर पर चार्ज किया गया और उसका सम्बन्ध में मैंने आपको लिखा लेकिन उसका जवाब मेरे पास अभी तक नहीं आया है। तीन बसेज रेफर किये। एक का जवाब आपने मुझे जबानी दिया कि उसका कसूर नहीं था बल्कि दूसरे का था लेकिन बाकी दो बसेज का जवाब आपने मुझे अभी तक नहीं दिया.....

Mr. Chairman: The hon. Member has taken more than his time. I gave him two more minutes. He should finish now. Dr. Sushila Nayar.

Dr. Sushila Nayar (Jhansi): First of all, I wish to congratulate the hon. Railway Minister on the labour policy that he has followed.

Some of the hon. Members from the Opposition were attacking the Government for the policy of encouraging the formation of one union of railway workers. They would like him to recognise different unions. Perhaps Shri Frank Anthony is connected with one of the railway unions. I do not see any reason whatsoever for any one to wish to multiply the unions of railwaymen, or for that matter, of any other group of workers.

I have heard from the railwaymen themselves that they would rather

[Dr. Sushila Nayar]

have one strong union, because if there is one union, they can do their work much better than if there are many unions.

The job of a union is to protect the rights of the railwaymen, of course, but it goes further than that. They are also expected to see to it that the railwaymen perform their duty properly, and in this fashion they have to protect the country's interests also. As such, if there is one union, the union leaders, the union office-bearers can be strict with those who might neglect their duty. If there is more than one union, anybody that they are strict with can leave it and join another union, and thus they will not be in a position to assert themselves and do the duty which they would like to do and should do.

It may suit my Communist friends to have more than one union because their object, after all, is to encourage class conflict. But here in our system, the system of democracy, the rights of the workers, I think, are more than what the communists would like them to have. Here, the workers are equal partners in the reconstruction of the nation, and as such it is their privilege to contribute to it and represent and serve not only the workers but all sections of the people. Because of their very large numbers, the railwaymen are in a position to make a big contribution for the good of the country and as such, it is very desirable that there should be one union, one federation of unions, which should be given as much help and encouragement as possible to perform its duty better. Therefore, I congratulate the hon. Minister on following this policy, and I hope he will stick to it in spite of what some of the friends from the Opposition side might have to say.

16.06 hrs.

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

Then there is the question of efficiency. I remember the days when

efficiency had fallen very, very badly after the partition of the country. No doubt, there has been improvement. We are all very glad about it and the Railway Ministry does deserve appreciation of their efforts in this direction. At the same time, it would be wrong to have a sense of self-complacency. There are many directions in which efficiency has still to be increased.

The most important thing, which is exercising the mind of everybody today, is this matter of accidents. While we are discussing the Railway Budget, we have had two more serious accidents. The explosion of ammunition two days ago was in a railway wagon, and everybody is sorry about the accident that took place yesterday.

The question is: why do these accidents take place in spite of the fact that the Minister has called a conference of zonal managers and various other meetings are being held to prevent them. What is the reason of the failure of their efforts. We must get at the bottom of it. Why are we having these accidents again and again?

The enquiry committee on railway accidents has made certain recommendations. Some of those recommendations have been accepted by the hon. Railway Minister—I believe about 50 per cent of them have been accepted. The others he was not able to accept because of financial implications. I would like the Minister to have each and every one of the accidents that take place carefully analysed. It is not because of the non-acceptances of recommendations with financial implications that these accidents are taking place. To a very large extent, they are taking place because of the non-observance of some very simple safety rules. We see here on the roads of Delhi so many drivers breaking the traffic rules; they may not have accidents on ten occasions but on the

eleventh occasion they may run into an accident. Similarly, on the railways, either it is the non-observance of speed limits or the rules and regulations with regard to signals and timings and other such things are being broken. Everybody admits it. Why does that happen? I wish to ask the Minister of Railways and the high authorities like the Railway Board what they have done in this regard. It is not by having more and more supervision or having more and more staff recruited that they can stop this kind of thing. It is a matter of education of the staff and education in such a manner that there is more team-spirit and more teamwork. Today, the officers live and work in a water-tight compartment; the technical men are in a water-tight compartment; the clerical or the lower staff are in a water-tight compartment. If they could all have a team spirit from top to bottom, so that every man from the highest to the lowest level understands what the proper performance of his little bit means, and what the total collective picture is, it would enable him to do his duty better.

I had an occasion to visit the Tennessee Valley Project some time back. I learnt from them how they were running into difficulties, of course, of a different type, but all the same, difficulties which were due to the fact that the staff did not realise the importance of some of the little things that they were supposed to do and which of them did not do. So, they decided to spend time on staff meetings from one end to the other. I wish that some such procedure was introduced in the Railway Administration, so that there should be frequent meetings and frequent exchanges from one end to the other, so that the smallest man would realise what the total picture is, how their work is inter-connected, and how a little dereliction or non-observance of some rule on the part of someone could affect the whole process and lead to disastrous results.

There are some very nice films that the Railway Ministry has produced relating to the care of railway property. They show how some passenger removes the electric bulb and the other passengers are put to difficulties, how some passenger removes the water-tap and the other passengers are put to difficulties, and so on. I wish that these films were continuously shown in the railway waiting rooms and in other places where there are large collections of people, as, for instance, in the town halls. There are some railway stations where there is no electricity, and there may be some difficulty in showing the films but there are many others where electricity is available, and there such a thing can be arranged. Any expenditure which is incurred in this connection would be well worth.

I now come to the maintenance of the railway services and amenities. I can understand the Minister's difficulty in increasing the number of new lines. But what about the maintenance of what we have, whether it be the maintenance of tracks, or of carriages or of the fittings in the carriages? I have travelled on several trains again and again, and I am tired of writing letters to the Railway Administration. I used to write a letter and point out what defects I saw in the train by which I had travelled. Sometimes, it is the water-tap that is defective, sometimes it is the electric bulb, and sometimes it is the catch inside to lock the door and so on. The last time I travelled from my constituency Jhansi to Delhi, I had a frightful experience. It was the night of 25th of January. As the train left Gwalior, somebody knocked at the door of my compartment and wanted me to open the door. I was travelling alone in that compartment, and I had heard that dacoities take place round about that region. So, I did not open the door, I pulled the chain, because I felt that I must have the persons hanging outside my compartment removed from there, I was afraid they might be able to open the door from outside by some device

[Dr. Sushila Nayar]

having read about Shri Gadgil's experience in the past where the compartment was opened from outside. I hung on to the chain with all my might, but the train just did not stop.

Shri Keshavnath Shastri: What others have said is quite the reverse.

Dr. Sushila Nayar: Obviously, the chain must have been defective. So, I spent the night sitting up, I could not sleep afterwards. What would have happened if somebody had really managed to open the door? By the time I got to Mathura, I found that it was a harmless crowd consisting of people who were coming to Delhi to see the Republic Day celebrations; and I could relax. But the fact remains that if I had really needed to stop the train, I could not have done it. These are serious matters. Something should be done to maintain all the facilities in good condition, and they should be looked carefully after.

A few weeks ago, I travelled to Allahabad with the ashes of Shri Devdas Gandhi, and we all travelled in third class. The pipes of the wash-basins were arranged in such a way that the dirty water with the spitting and other dirty things spread in the whole of the bath-room. If any of the officers had ever travelled in those trains, they would have seen to it that six inches more of the drain pipe took that dirty water right down outside and did not soil the whole of the bath room floor. These are some of the little things that need looking into and would make a big difference to the passengers.

The comforts of the third class passengers are something that must be carefully attended to. I know that many improvements have been made but they are not enough. Look at the earnings that come from third class fares, as compared with those from the other classes. While I am on this point, I would like to say that I am very glad that we have abolished the

old first class, and the old second class is now the first class; thus, we have abolished one class. I wish we would eliminate at least one more class, and have only two classes for ordinary travel, as is the case in America and in many other countries, one class for day travel and another for night travel where people can sleep. That would be more in keeping with our talk of socialist pattern of society.

Talking of air-conditioned class, I wish to point out that the Deluxe trains that have been started—I do not know on whose advice they were started—the seating facilities are not at all comfortable. It is all right to sit on seats like those in an aeroplane where the journey is only for three or four hours. But to expect people to sit up in those seats for twenty-four hours on the long-distance trains is too much. I know, very often people do not have even room for sitting in third class compartments, and so, one might say that at any rate they can sit comfortably. But in actual practice in ordinary third class from time to time, there is a little more space, and people make a little space for one another so that they can lie down for an hour or two by turns. But in these Deluxe trains, even if the train is empty nobody can lie down and relax. I wish instead of the Deluxe trains we had more comfortable third class travel trains like the Janta trains which are very good, and of which more are desirable.

We have been hearing a good deal about the need for cutting down expenditure, and also how the expenditure on the railways has on the other hand been increasing. The continuous increase of staff is something that needs very careful looking-into. The staff seem to just go on multiplying itself in every department. If there is a careful analysis of the work done by every body, that would not happen. I am not suggesting to the Railway Minister that there should be retrenchment, but

he can examine whether there can be a little different allocation of duties, a different distribution of work so that there is better utilisation of every one's time and a better efficiency can be maintained.

I would suggest that one hour be kept aside in every place for the education of the staff by the senior people who are more educated. It is not necessary to have special teachers. The senior people can do it. I wish the education of the staff would engage more attention of everybody.

Similarly, there is the question of certain facilities provided for the staff for instance, education, to which an hon. Member has referred already and facilities for medical care.

I would like to say something about the latter. There are railway hospitals in many places. In the bigger places, there are railway hospitals that are quite good and there are also general hospitals that are quite good. But the conditions in some of the small railway dispensaries are just miserable. Instead of having separate railway dispensaries, apart from general dispensaries, if the railways would contribute so much per capita to the general dispensaries, the standard would improve and better service could be given to the railwaymen as well as other people. So I would suggest that something should be done in order to co-ordinate the medical services so as to have better efficiency and better service.

With regard to corruption, the Report of the Kripalani Inquiry Committee is there. I do not know how much action has been taken on that. I do not have the time to go into it. But I do wish to say this, that somehow our Government is in the habit of appointing one inquiry committee after another. Their reports are submitted after considerable amount of work and those reports are just put on the shelf or are very superficially examined. The recommendations are not fully implemented to really justify the labours of those working on the inquiry committees and the expense incurred on that account.

I now want to make two small points. One relates to the promise of a ring railway round Delhi. This promise is of very long standing. I was Minister of Transport in Delhi three years ago. At that time, I went round with some railway officials and there was a certain amount of exploration done. I wish something is done to implement that scheme because transport conditions of the capital are really very bad and this causes a lot of hardship.

The second relates to my constituency Jhansi. There is a railway colony there which is all inhabited by railwaymen. There is neither electricity nor water supply in that colony. At the moment, there is a proposal of a joint scheme for the military, civil and railway authorities to make a contribution and bring water from the nearby river Betwa for the people of the colony Babina military station and everybody else. I hope the Railway Ministry will expedite action on that scheme as well as for the electrification of the colony.

Shri Bimal Ghose: As will have become evident, from speeches made by hon. Members, what is uppermost in the public mind today is this matter of recurring railway accidents. I do not intend to dilate on this issue except to say that what Shri Barrow said this afternoon will only increase public apprehension, because he said that railway drivers and firemen are not properly trained. What one should take serious note of is the fact that the public is beginning to wonder as to whether now-a-days it is safe to travel in the railways. It is a very serious matter. The explanation the hon. Minister gave, namely, failure of the human element, which he held partly responsible for these accidents, is most unsatisfying because the question arises as to why there should be so much more failure of the human element today, than was the case in former times. I feel that the ordinary statutory inquiry will not allay public apprehension in this matter and a very thorough investigation into this matter should be undertaken. Further,

[Sri Bimal Ghose]

the Railway Minister should arrange for an early discussion of this whole question in this House so that public apprehension might be allayed.

A problem which is equally, if not more, serious is that of the capacity of the railways to move goods that would originate during the Second Plan. It is now common ground between ourselves, the Railway Minister and, I believe, also the Planning Commission, that the railways will not be able to move all the traffic that will originate during the Second Plan period. A provision was made for carrying an additional tonnage of 47 million. Now that would surely be found to be very inadequate because the railways have already provided for by the end of the third year to move 31 million additional tons, leaving only 16 million tons for the next two years. That will not meet the needs of the dynamics of the Indian economy today. I am told the Railway Minister has gone to the Planning Commission for more funds. The former Railway Minister stated that if there was need for more funds, the Planning Commission would favourably consider that proposition, and he implied that the Commission would give the money. I would like to know whether the Railway Minister has got any assurance from the Planning Commission that they will sanction more than Rs. 1,125 crores.

The second point is this: the Railway Minister said last year that even to attain the physical target that was included in the Second Plan, he would require Rs. 100 crores more. Is this amount of Rs. 100 crores to come from the 12½ per cent. additional surcharge that has been introduced—6½ per cent. at first and another 6½ per cent. imposed last year? Even if the additional fund is coming, have the Planning Commission agreed that that will be made available for the purpose of the railways' plan? Even if thereafter, the recommendations of the Mudaliar Committee are accepted in regard to increase in railway fares and

freight, will the additional funds that will come to the railways be given for purposes of any expansion plan that the railways may want to put through? What is the opinion of the Planning Commission in that regard?

Secondly, we have to consider whether even if more funds are made available, these will be of any use so far as the Second Plan is concerned, because the Railway Minister himself stated in the other House that development schemes in connection with increasing the line capacity or improving marshalling yards have not as yet been completed and the effect will be felt only later on. So that even if we start any new schemes now, the effect will, in all likelihood, be felt only in the third Plan.

Then there is also the question as to whether even if the monies are available, railways have the wherewithal in regard to materials and organisation to implement the schemes that they might want to take up? I believe that this question was also raised by the World Bank Mission when it came here and that it expressed its doubt as to whether even if all the monies were available and the materials were available, the railways will have the organisation to implement all the schemes. I should like to know what the Railway Minister has to say on that.

If it should become evident that we cannot implement new schemes, then the only way in which there can be any possibility of carrying more traffic is by improving operational efficiency. Now, here I must congratulate the Railway Minister and the Indian railways on the fact that they are carrying more goods. But that also is partly due, as the Mudaliar Committee has pointed out, to the acute shortage in wagon space, which is probably responsible for better wagon loadings as had happened during wartime. Certain indices have certainly become better, but certain others have deteriorated. The Railway Minister has been trying to explain away this

deterioration this year as he did last year. But I am afraid he has not been able to satisfy any hon. Member, particularly in regard to engine mileage which, as he said, was due to the reduction in goods train speed.

Now, density of traffic has increased. That is agreed. But as an hon. Member pointed out in the other House, there are railways where both density and speed have increased. Then the Railway Minister said that he had taken the average. But in regard to certain other indices, he did not take the average. He was referring to particular railways. I believe it was to some index in the metre gauge trains that he was referring; that was done only in relation to the North-Eastern Railway and Central Railway. But he did not take the average there. So, it does not really satisfy Members if different criteria are used to explain away different deficiencies. The point is that in July 1956, before the National Railway Users' Consultative Council, the Railway Board gave certain targets of improvements in efficiency. And, with regard to engine mileage, they said that they expected that the target could be increased from 94 to 100 in broad gauge and from 85 to 90 in the metre gauge in regard to goods trains. I ask, if in July 1956, when the traffic density was already there, the Railway Board felt that the performance could be improved in this fashion, then, why has it not improved. What has stood in the way? If they felt that the performance could not be increased, why did they give these figures in July 1956?

It will not be sufficient to compare our performances with the performances of foreign railways and say that our performances compare very favourably and be satisfied with that. I believe when the World Bank Team came here, they said that there was a lot of scope for introducing improve-

ments in the operational efficiency of the Railways. They said:

"We urge every effort be made to improve the operating efficiency of the Railways for which there is apparently still considerable scope."

And the Team went on to add:

"We believe sufficient results could be achieved in the Railways during the Second Five Year Plan by the adoption of more efficient and up-to-date methods of operation."

If that is so, why is it that certain indices are deteriorating? If they did not, then, certainly, we would have been able to carry more goods.

I believe that when the Second Five Year Plan was framed, the Railways had estimated that there would be a 10 per cent. improvement in efficiency. I should like to know what has been the percentage of improvement of efficiency up till now and what they expect to be the improvement that they would be able to achieve by the end of the Second Five Year Plan.

16.33 hrs.

[MR. SPEAKER in the Chair]

There is only one other matter which I should like to refer and that is with regard to fuel consumption. The cost of fuel that is consumed in the Railways is increasing; and fuel consumption accounts for about 20 per cent. of the total railway expenditure. This is, therefore, a very important matter. There have been many committees. There was the Driver Committee and there were recommendations by expert committees. I believe the Technical Team of American Experts, Messrs Sanderson and Party also had something to say about motive power or efficiency being improved. I want to know why the hon. Minister feels that there should be another committee to go into this question. He said in the Budget speech that as the need for conservation of high-grade coal is of

[Shri Bimal Ghose.]

great importance in the national interests, and therefore he has set up a small committee including representatives of different departments to go into this question.

This matter has been so thoroughly studied both by the Driver Committee and thereafter by the Estimates Committee and by the Efficiency Bureau that I do not think that any new facts will emerge. The facts are there now. It is a question of taking decision.

Incidentally, it is unfortunate that although the Efficiency Bureau has studied this question, reports of the Efficiency Bureau are not given to us. They are not even placed in the Library. I do not know why they should be treated as secret, because they have a bearing on railway operational efficiency. Certainly, Members would profit by studying these reports. I should make a request to the hon. Minister that reports published or prepared by the Efficiency Bureau should be made available to Members or at least copies should be placed in the Library.

I find also that in the Annual Report it is stated that the future railway requirements of high grade coking and non-coking coal were brought to the notice of the Requirements and Utilisation Committee. I do not understand this because, as the hon. Minister himself knows, the Railways will gradually have to reduce their dependence on high-grade coking coal. That will be required for the steel plants. If it materialises that the two steel plants at Bhilai and Rourkela go into production this year—which probably will not happen—then, the Railways cannot have this high-grade coking coal. So, how are the Railways going to tackle that? Even if the steel plants are not set up, I believe the coke-oven plants will be ready and this high-grade coal will have to be supplied to them.

There are two questions that I would like to ask the Railway Minister in this connection. The first is that if this high-grade coking coal is not available, then, probably, the Railways will have no other alternative but to go in for washing coals—low-grade coal. Have they made any arrangement for washing low-grade coals? Even if they come to a decision, they will take one or two years before washeries can be set up and washed coals made available for the Railways. Unless such an arrangement is made, the Railways will have no other alternative but to spend much more on fuel and also to have low operating efficiency, because ordinary coal will not give that much of power to the locomotives.

The second question is bound up with the other and it points to the necessity of having more dieselisation, at least for shunting work, and for more electrification. What are the Railways thinking about these matters? If they feel that there should be more dieselisation and electrification, are they arranging for the construction of diesel and electric locomotives in this country? It will always be said that we have not got enough foreign exchange and if we have all the time to depend on imports from abroad, we cannot take to dieselisation and electrification. Therefore, it becomes necessary to arrange for the manufacture of these types of locomotives for the Railways, in India as early as possible.

I hope the hon. Railway Minister will give thought to some of these problems that we Members have raised here. Unfortunately, one has sometimes a feeling, an unhappy feeling, that the hon. Minister is too much impressed with what he regards as the signal achievements of the Railways. It is to be hoped that he will have a fuller appreciation of the heavy responsibility that devolves upon him for providing an adequate and safe transport service, adequate

for the purposes of the Plan and save those who have to patronise it.

Mr. Speaker: Shri Mool Chand Jain.

Shri Raghunath Singh rose—

Mr. Speaker: I will call Shri Raghunath Singh next. The Deputy-Speaker wanted to call him; but he was absent.

श्री मू० चं० जैन (कंचल) : स्पीकर साहब, दो दिन से इस सदन में एक ऐसे महकमे के बारे में बहस हो रही है, जिस की सालाना आमदनी व खर्चा तकरीबन ४०० करोड़ रुपया है। यह एक ऐसा महकमा है, जिस की आमदनी हमारे देश की मुस्तालिक स्टेट्स के बजट से कई गुना है—पंजाब के सालाना बजट से १० गुना है, काश्मीर के बजट से ४० गुना है और जो बड़े बड़े प्रदेश हैं—राजस्थान, यू० पी० बर्गरह, उन में से भी किसी से दस गुना है, किसी से आठ गुना है और किसी से छह गुना है। ऐसे महकमे के मूतालिक दस मिनट में टीका टिप्पणी करना काफी मुश्किल है, फिर भी हम ने यह देखा है कि पिछले साल में इस महकमे में इस सदन के सामने अपना जो हिसाब दिया है, वह तारीफ व काबिल है या नुबता-चीनी के काबिल। कई माननीय सदस्यों ने इस की तारीफ के पुल बांधे हैं और कइयों ने इस की बड़ी सब्त नुबता-चीनी की है में उन मेम्बरान में से हूँ, जो कि अच्छी बातों की तारीफ करते हैं और जो बातें रह गई हैं या जिन की तरफ ध्यान नहीं दिया गया है या जो खराब हैं, उन वें बारे में सजेसन देते हैं।

आखिर कौन भी कसौटी है हम बजट स्टेटमेंट को परखने के लिए। स्पीकर साहब, मैं चार नुबता-ए-निगाह से इस बजट का परखना चाहता हूँ। पहली कसौटी तो यह है कि हम मकड फाइव अर प्लैन व तीसरे साल में दाखिल हो रहे हैं, तो क्या यह ४०० करोड़ रुपये का बजट सैंकड फाइव ईअर प्लैन के तीसरे साल की जो रेक्वायरमेंट्स हैं, उन को पूरा करता है।

Shri Assar (Ratnagiri): Sir, on a point of order, there is no quorum at all.

Mr. Speaker: Treat this also as lunch hour or tea hour.

Sardar A. S. Saigal (Janjgir): All have gone for tea.

Mr. Speaker: Let the Bell be rung— Now there is quorum.

The hon. Member may now proceed.

श्री मू० चं० जैन . मैं यह प्रश्न कर रहा था कि बजट को परखने के लिये कि भाया यह काबिले तारीफ है या नहीं कौन कौन सी कसौटिया हैं। पहली कसौटी यह है कि दूसरे प्लान के तीसरे साल में मजमूई तौर पर जो तकाजा रेलवे से किया जाता है, उस तकाजे को वह पूरा करती है या नहीं। मुझे खुशी है कि इस कसौटी पर यह रेलवे बजट पूरा उतरता है।

जहा तक गुड्स ट्रेफिक का तालुक है १२४ मिलियन टन से बढ़ा कर १४५ मिलियन टन तक ले जाने का यत्न किया गया है। इसी तरह से पेसजर ट्रेफिक की बात है। वह भी काफी उत्साहपूर्ण है। जहा तक सैल्फ सफिशंसी का तालुक है रेलवे को वंगस, कोचिम, एजिस, लोकोमोटिव्स इत्यादि की काफी मात्रा में आवश्यकता पड़ती है। घरबो रुपये का सामान हम बाहर से मगाया करते थे। अब काफी हद तक हम इस सामान को देश के भीतर ही बनाने लग गये हैं। मुझे यह देख कर खुशी होती है कि ७०-८० फीसदी सामान अपने देश के अन्दर ही बनने लग गया है। आशा है जलदी ही सारे सामान भी बनने लगेंगे।

इसके बाद दूसरी कसौटी जिस पर मैं रेलवे बजट को परखना चाहता हूँ यह है कि भाया जो आदर्श हमने अपने सामने रखा है, सोशलिस्टिक पैटर्न भाव सोसाइटी का,

[श्री मू० चं० जैन]

उसको यह बजट पूरा करता है या नहीं । इस विश्वास महकमे पर हम ४०० करोड़ रुपया सालाना बर्च करते हैं । जो काम पिछले साल में हुआ है, इस साल में उसे और भी बढ़ाया जायेगा । मुझे खुशी है कि कई एसपैक्ट्स में हमने नुमाया तरक्की की है । हमने छाःटे कर्मचा र्यों को कई सहूलितें दी हैं और उनका महगाईं भलाऊस बढ़ाई है । इस साल के बजट में उनके लिये चार पाच करोड रुपया और रख दिया गया है । पाच रुपये जो हमने छोटे कर्मचारियों के द्वाये हैं उससे तकरीबन दस लाख कर्मचारियों को फायदा हुआ है । प्राविडेंट फंड के बजाय पेंशन रूल्स लागू कर दिये गये हैं । उसके भलावा चौथी श्रेणी के जो कर्मचारी हैं उनकी प्रोमोशन का सवाल एक बहुत टेढा सवाल था और मैं ऐसा महसूस करता हू कि इसको टंकल करना बहुत मुशकिल था । मैं अपने तजुबों से आपको बनलाना चाहता हू कि जो बडे अपसर होते हैं वे कुछ ऐसे तबको से ताल्लुक रखते हैं मैं मानता हू कि मैं सख्त बात कह रहा हू कि उनकी हमदर्दी तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के प्रति कम होती है । बहुत बार यह लोग मिनिस्टर्स वगैरह को भी मजबूर कर देते हैं कि वे भी अगर इन लोगों के लिये कुछ करना चाहते हैं तो न करे । कई तरह की भ्रडचने डाल दी जाती हैं । कभी कह दिया जाता है कि फंडस नहीं है और कभी कोई और बहाना लगा दिया जाता है और कह दिया जाता है कि इससे कई डिफिकल्टीज पेश आयेंगी मगर मुझे खुशी है कि पहली मई म रेलवे मिनिस्टर साहब ने एक वक्तव्य में यह यकीन दिलाया था कि एक कमेटी मुकर्रर होगी । अब वह कमेटी मुकर्रर हो गई है और उसकी रिपोर्ट भाने पर भागे विचार होगा और फिन फिन दिशाओं में चौथी तथा तीसरी श्रेणी के कर्मचारियों को प्रोमोशन दी जा सकती है, पर गौर होगा । मैं नहीं जानता कि अभी

तक कमेटी की रिपोर्ट आई है या नहीं । लेकिन मैं इतना भवस्य कह सकता हू कि कोशिश की गई है कि कर्मचारियों की शिकायतों को दूर किया जाए और मुझे यकीन है कि जितने भी एबेन्यूस ग्रफ प्रोमोशन हैं उनको अच्छी तरह से देखा जाएगा और इनको तीसरी और दूसरी श्रेणियों की प्रोमोशन का पूरा मौका दिया जाएगा । जितने भी एबेन्यूस हैं उनको भी गः किया जाए और उन लोगों को तरकिकया दी जाय ।

इसके दाद मैडिकल फैसिलिटीज की तरफ में आता हू । मुझे यह सुन कर ताज्जुब होता था कि जो तीन तीन और चार चार हजार रुपया माहवार तनखाह पाते हैं उनको तमाम की तमाम मैडिकल फैसिलिटीज मिली हुई है लेकिन जो तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारी हैं उनको इनमें वदित रखा गया था । खुशी की बात है कि इस बजट में रेलवे मिनिस्टर साहब ने इस बात का एलान किया है कि तमाम हकावटे जो चतुर्थ और तीसरी श्रेणी के कर्मचारियों के रास्ते में थी, उनको हटा दिया गया है और वे तमाम फैसिलिटीज जो किसी भी रेलवे कर्मचारी को मिली हुई है, उनको भी मिलगी ।

इस सब से पता चलता है कि लो पेड एम्पलायीज के लिये काफी कुछ किया गया है और मैं उम्मीद करता हू कि भागे चलकर और भी जितनी सहूलियत दी जा सकती है दी जायेगी ।

समाजवादी समाज के ढग से साचने के साथ नैशनलाइजेशन का भी सवाल है । गालिबन पिछले संशन में या उससे पिछले में यह कहा गया था कि टेलको को नैशनलाइज किया जाए और एक बहुत स्ट्रॉग केस भी बनाया गया था । इस कम्पनी में १०-१२ करोड रुपये में से ८-१० करोड रुपये गवर्नमेंट ग्रफ इडिया के हैं । जब ऐसी बात है तो क्या बजह है कि उसको नैशनलाइज नहीं किया जाता है ? अगर नैशनलाइज कर दिये

खाए तो जो इंजिन वहां तैयार होते हैं उनकी कीमत भी घट जाएगी और मुनाफा भी गवर्नमेंट को काफी होगा और उस मुनाफे को गवर्नमेंट प्लान को पूरा करने में खर्च कर सकती है ?

इस के साथ ही साथ जहा तक लाइट रेलवेज का टाल्लुक है ४०० मील ऐमी रेल है जो नैशनेलाइज नहीं हुई है और जिन की कम्पनीज मालिक हैं। मैं जानता हूँ कि अगर उन के नैशनेलाइज करने की मांग की जायेगी तो यह कहा जायेगा कि जो रुपया उन को मुआवजे के तौर पर देना है उस रुपये का उपयोग हम नई रेलवे लाइन बनाने पर कर सकते हैं। इस दलील में कुछ वजन है, इस को मैं मानता हूँ। लेकिन इस का नतीजा यह होता है कि उन कम्पनियों के मालिकों के सिर पर नैशनेलाइज की एक तलवार लटकती रहता है और वे पब्लिक को कोई एमिनिटीज नहीं देते हैं अपने मुनाजिमा का कोई सहूलियत नहीं देते हैं जिस की वजह से सब को परेशानी का सामना करना पड़ता है। उन की इंजिन और काचिम इतनी निकम्मी हालत में होते हैं कि कोई ठिकाना नहीं। चूंकि उन का नैशनेलाइजेशन वा डर रहता है इस वास्ते वे कोई इम्प्रूवमेंट नहीं करते हैं। मैं पंजाब के बारे में जानता हूँ। वहां पर मोटर ट्रांसपोर्ट का नैशनेलाइजेशन करने का सवाल है जो कि पडिंग है। वहां के ट्रांसपोर्ट आप्रेंटर्स को हर वक्त इस बात का डर रहता है कि क्या पता जब नैशनेलाइज मोटर यातायात का कर दिया जायेगा और इस वास्ते सहूलियत देने से कोई फायदा नहीं है। यही बात उन कम्पनियों के मालिकों की है। इस वास्ते हर बिहाज से यह जरूरी है कि उन कम्पनीज को नैशनेलाइज कर दिया जाये। यह चीज एम्पलाइज के नुकते नजर से, पब्लिक के नुकते-नजर से तथा पब्लिक फंड के नुकतेनजर से सही उतरती है।

तीसरी चीज में यह कहना चाहता हूँ कि अडर डिवेलपड तथा बैंकबर्ड एरियाज के

लिये जो इतिजामात किये गये हैं क्या वे सोशललिस्टिक पैटर्न आफ सोहाइटी के ध्येय के अनुकूल हैं? श्री अशोक मेहता साहब ने कहा है कि, गंगा के एक तरफ बड़ी सहूलियतें हैं और दूसरी तरफ कुछ भी सहूलियतें मुहैया नहीं हैं। मैं पंजाब में सतलुज का हवाला देना चाहता हूँ। उस के एक तरफ तो काफी सहूलियतें हैं और दूसरी तरफ बहुत कम हैं। इस तरफ से जो इलाके हैं वहां पर लडाई के जमाने में कुछ लाइन डिसेमंटल कर दी गई थी जिन को आज तक रेस्टोर नहीं किया गया है। मुझे दुख है कि रोहतक पानीपत का नम्बर सब से बाद में आया है। मुझे खुशी है कि वाजपेयी जी भी ने इस रेलवे लाइन का जिक्र किया है। सिर्फ गुहाना रोहतक लाइन ही नहीं है बल्कि गोहाना में पानीपत तक सारी डिसेमंटल हुई थी। बाकी दूसरी जगहों पर सब बन गईं हैं लेकिन सब से बाद उस का नम्बर आया है और काम भी आहिस्ता आहिस्ता हो रहा है। मैं चाहता हूँ कि यह लाइन सिर्फ गुहाना तक ही न रहे बल्कि पानीपत तक बनाई जावे।

महकमे के बड़े कर्मचारियों का जहा तक टाल्लुक है मुझे अकेले को ही गिकायत नहीं है औरों को भी है कि उन की चिट्ठियों के जवाब नहीं दिये जाते हैं। इस चीज का मुझे तलख तजुर्बा है। मैं पंजाबी प्रेसिडेंट का नम्बर रह चुका हूँ और मैं चिट्ठियों के उत्तरों के बारे में काफी तजुर्बा कर चुका हूँ। चिट्ठियों को एकनालिज तो कर दिया जाता है और उस के बाद वह दिया जाता है कि महकमे में रिपोर्ट ले कर जवाब दिया जायेगा लेकिन उस के बाद जवाब बहुत कम दिया जाता है। जनाब स्पीकर साहब, मैंने एक लिस्ट बनाई है उन चिट्ठियों की जो कि मैंने लिखी हैं और जिन का अभी तक कोई उत्तर मुझे नहीं मिला है। इन का एकनालिज तो कर दिया गया लेकिन उस के बाद मुझे पता नहीं एक को छोड़ कर इन का क्या बना है। इन पर आज तक कोई ऐक्शन लिया गया प्रतीत नहीं होता है। एक चिट्ठी मैंने जुलाई में लिखी,

[श्री म० च० जैन]

फिर सितम्बर में लिखी थीर उस के बाद जनवरी में लिखी। थर्ड क्लास स्लीपिंग कोचिज इमें दिखाई गई थी रेलवे के बड़े अफसरान के जरिये थीर उन के बारे में मैं ने लिख कर सज्ज्यांस भेजे थे थीर बताया था कि क्या क्या इम्प्रूवमेंट होनी चाहियें। अगर उन को मंजूर कर लिया जावे तो लाखों रुपयों का फायदा रेलवे को हो सकता है। मैं नहीं जानता कि प्राया वह चिट्ठी पढ़ुंथी या नहीं लेकिन मैं प्रिज्यूस करता हूँ कि वह जरूर पढ़ुंथी होगी। लेकिन आज तक उस का कोई जवाब नहीं प्राया। मुझे तो ऐसा मालूम पड़ता है कि बड़े अफसरों में एक खास किस्म की एरोगेंस (arrogance) है। वक्त पर वे काम नहीं करते हैं।

हम अपने देश में थो मोर फुड का नारा लगाते हैं थीर कहते हैं कि पैदावार बढ़ाई जानी चाहिये। रेलवे का भी इस से कुछ हद तक ताल्लुक है। उस का ताल्लुक नहर के महकमे से उस वक्त पडता है जब रेलवे लाइन के नीचे नहरें या रजवाहें के पुल बनाने होते हैं। इस तरह के कोई केसिस रेलवे के पास रेफर होते हैं लेकिन इन को टैंकल नहीं किया जाता है, किमी प्रकार का कोअर्डिनेशन नहीं होता है। रेल के नीचे से पुल बने, कंसे बने, कुछ नहीं बताया जाता है। मैं समझता हूँ कि कोअर्डिनेशन चूकि नहीं है, इस वास्ते ऐसा होता है। इस का नतीजा यह होता है कि बेचारे किसान रोते रहते हैं थीर चिल्लाते रहते हैं लेकिन रेलवे लाइन के नीचे से उन का खाला नहीं गुजरने दिया जाता बहुत देर लगाते हैं। इसी तरह से रेलवे के महकमे का सड़क के महकमे से ताल्लुक पडता है। सड़क बनवाना स्टेट्स की जिम्मेवारी है अगर सड़क रेलवे लाइन को cross करे, तो crossing में बहुत देर लगाते हैं। इस बारे में कोई कोअर्डिनेशन नहीं है थीर बहुत ज्यादा दिक्कत का सामना करना पडता है। रेलवे डिपार्टमेंट न सड़क वालों की परवा करता है थीर न नहर वालों की। अगर आप थो मोर फुड

की मुहिम को तेज करना चाहते हैं थीर चाहते हैं कि इसके कंसीट रिजल्टस निकले तो आप को कोअर्डिनेट करना होगा। इस के लिये आप कोअर्डिनेटिंग एजेंसी बनाये या कुछ थीर करें, कोअर्डिनेशन अवश्य होना चाहिये। लेकिन मैं इतना अवश्य कह सकता हूँ कि इस चीज की बड़ी भारी शिकायत है थीर इस को दूर किया जाना चाहिये। बैंकबर्ड ऐरियाज के लिए मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ प्राया हैं इन पर हमारे रेलवे मंत्री महोदय थीर रेलवे मंत्रालय गम्भीरता से विचार करेंगे।

जहां तक कुरुक्षेत्र पहवा की नई रेल लाइन बनाने का सवाल है यह खुशी की बात है कि इस नई लाइन का सर्वे कराने का बजट में जिक्र प्राया है। पहवा एक प्रसिद्ध तीर्थ स्थान है थीर इस नाते यह कुरुक्षेत्र पहवा नई रेलवे लाइन बनाई जानी चाहिये। इस के अतिरिक्त कुरुक्षेत्र नरवाना लाइन पर बड़ी भीड़ रहती है थीर वहा पर २४ घंटे में केवल दो ट्रेन आती जाती है थीर वहा पर थीर ट्रेन चलाई जानी चाहिये। इसी तरह से पानीपत जीद लाइन पर भी बड़ी भीड़ रहती है थीर वहा पर भी दो ही ट्रेन चलती हैं। वहां पर भी थीर रेलगाड़िया चलाई जानी चाहिये। सतलुज के पार प्राप ने कई ट्रेने जारी कर दी हैं लेकिन सतलुज के इस पार हिन्दी स्पीकिंग एरिया में अन-डेवलपड एरिया में भी प्राप को रेलगाड़ियों की अतिरिक्त व्यवस्था करनी चाहिये। अब पानीपत जीद लाइन पर बहुत काफ्री भीड़ रहती है थीर केवल दो रेलगाड़ी चलती हैं। मैं ने रेलवे मंत्री को चिट्ठी लिख कर भेजी कि उन लाइन पर एक प्रादमी कट कर मर गया थीर किसी एथारिटी ने उस की खबर नहीं ली। पिछले पाडू पंडारे के मेले के अवसर पर मैं उस ट्रेन में सफर कर रहा था थीर मैं ने खुद अपनी आंखों से देखा कि बहुत से भुसकिंडर डिब्बों की छतों

पर बढ़ कर सफ़र कर रहे थे और जब मैं ने उन की सबज्जह इस और दिलाई तो उन्होंने ने मुझे यह फ़ीगर्स दीं कि उस स्टेशन से कुल १४०१ यात्रियों की टिकटों की बुकिंग हुई है। अब काफ़ी तादाद ऐसे लोगों की रही होगी जोकि बग़ैर टिकट सफ़र कर रहे थे और उन को टिकट न मिलने से टिकटलैस ट्रेवल से पबलिक एक्सचेंजर को काफ़ी नुक़सान पहुंचा और इस पबलिक एक्सचेंजर में घाटे के लिये कौन जिम्मेदार है ? अब यह कहां का इंसाफ़ है कि जो डेवलपड एरियाज़ हैं वहां पर एलेक्ट्रिकफ़िकेशन भी हो जाय और डबल ट्रेक (Track) भी हो जाय और जो बैंकवर्ड एरियाज़ हों उन की ऐसी हालत हो ? मैं चाहूंगा कि रोहतक गोहाना लाइन जो सेंक्शन हुई है वह धीरे धीरे बन रही है उस की रफ़्तार तेज़ होनी चाहिये। इसी तरह से गोहाना से पानीपत की जो लाइन बाक़ी है उस को भी सेंक्शन (sanction) किया जाये।

अब मुझे थोड़ा सा रैवेन्यू की नाबत अर्ज़ करना है। पिछले तीन, चार साल से जनरल रैवेन्यूज़ से डेवलपमेंट फ़ंड में २०, २५ करोड़ रुपये दिये जाते हैं। अब की दफ़ा २७ करोड़ के करीब डेवलपमेंट फ़ंड में दिया गया है जोकि मेरी समझ में बहुत थोड़ा है। मैं मानता हूँ कि डेवलपमेंट फ़ंड में पहले से अब ५, ६ करोड़ की एनक्रीज़ हुई है और २७ करोड़ डेवलपमेंट फ़ंड में दिखाया गया है लेकिन मेरी समझ में यह भी बहुत कम है और अगर रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन अच्छी तरह से काम करे तो यह रक़म कम से कम ५० करोड़ रुपये हो सकती है। जिस डिपार्टमेंट पर ४०० करोड़ रुपये का खर्च हो वह डेवलपमेंट फ़ंड में सेट्रल रैवेन्यूज़ से सिर्फ़ २८ करोड़ रुपया ही दें तो यह रक़म बहुत कम है।

यह बड़ी खुशी की बात है कि पिछले साल के मुक़ाबले अब की साल रेलवेज़ पर चोरी और लौस के साढ़े १३ हजार क्लेम्स

कम हैं लेकिन इतने ही से हमें संतोष नहीं कर लेना चाहिये क्योंकि यह कौमन नौलिज (Common knowledge) है कि घनी भी करोड़ों रुपये की रेलवेज़ में चोरी टिकटलैस ट्रेवलिंग लौस और डैमेज की शक़ल में होती है और हम को यह देखना चाहिये कि हम इस पबलिक लौस को किस तरह से रोक कर सकते हैं और बन्द कर सकते हैं और उस के लिये आवश्यक कदम शीघ्र उठाये जाने चाहिये। मुहस ट्रेन्स में चोरियों और टिकटलैस ट्रेवलिंग में पबलिक एक्सचेंजर को करोड़ों रुपये की हानि होती है। आचार्य कृपालानी ने भी इस बारे में सरकार का ध्यान दिलाया है और स्पष्ट है कि अगर हम इस को रोकने में और कम करने में कामयाब हो जाते हैं तो बहुत काफ़ी रुपया जो आज चोरी चला जाता है वह हमारे जनरल रैवेन्यूज़ में आ सकेगा।

एक और बात इसी सिलसिले में मैं यह कहना चाहता हूँ और वह मेरी आखिरी बात हांगी जिस को कि कह कर मैं बैठ जाऊंगा। अभी पिछले साल हमारे रेलवे मंत्री महोदय ने मुडालियर कमेटी फ़ेट एंड स्ट्रक्चर कमेटी बिठाई है और अब की दफ़ा भी रेलवे मिनिस्टर महोदय ने उस का ज़िक्र किया है लेकिन मुझे अफ़सोस के साथ यह कहना पड़ता है कि उस की रिपोर्ट एक साल पहले आ चुकी है लेकिन अभी तक रेलवे के अफ़सरान उस पर विचार ही कर रहे हैं और उन का एग्जामिनेशन ख़त्म नहीं हो पाया है और मैं पूछना चाहता हूँ कि अभी उस के एग्जामिनेशन में वे कितनी देर और लगायेंगे ? एक एक्सपर्ट कमेटी बैठती है और वह बैठ कर एक रिपोर्ट देती है तो मैं जानना चाहता हूँ कि उस रिपोर्ट को एग्जामिन करने और उस की मिफ़ारिज़ों को अमल में लाने के लिये क्या एक साल का अर्सा भी काफ़ी नहीं है ? एक डेमोन्स्ट्रेटिव स्टेट और एक बेलफ़ेयर स्टेट में इस किस्म की सुस्ती मुनासिब नहीं है और यह

[श्री यू० च० जैन]

शोभा नहीं देता और मैं उम्मीद करता हूँ कि इस बारे में तत्काल कार्यवाही की जायेगी।

मंत्री महोदय ने रेलवे के छोटे मुलाजिमों को जो सलूलियतें देने के लिये कहा है मैं उस का स्वागत करता हूँ और उस के लिये मैं उन को मुबारकबाद देता हूँ। मुझे विश्वास है कि जिन जिन सामियों की तरफ मैं ने तबज्जह दिखाई है उस की तरफ मंत्री महोदय और रेलवे मन्त्रालय का ध्यान जायेगा और उन को वे दूर करने की कोशिश करेंगे।

श्री रघुनाथ सिंह अध्यक्ष महोदय यह देखा गया है कि अगर किसी चीज या आदमी की शिकायत ही शिकायत करने जाओ तो वह चीज या आदमी बिलकुल शिकायतमय दीखने लगता है और उस की ब्राइट साइड बिलकुल छिप जाती है और इसलिये मैं रेलवे मन्त्रालय और मंत्री महोदय की थोड़ी तारीफ भी करना चाहता हूँ।

हमारे रेलवे विभाग ने एफिशिएंसी बढ़ाने की दिशा में सराहनीय प्रयत्न किया है और वह इस में प्रकट होता है कि अगर आप सन् ५६, ५७ के आकड़े देखें तो आप को पता चल जायेगा कि एक वर्ष के अन्दर ३० हजार अधिक आदमियों को नौकरी दी गई और ७५ लाख रुपये एक वर्ष के अन्दर ज्यादा खर्च किया गया है। अगर एग्ज निकाल कर देखा जाय तो औसतन् २२ रुपये प्रति व्यक्ति का वेतन एक साल में ज्यादा बढ़ा है। अब २२ रुपये प्रति व्यक्ति की तनस्वाह में एग्ज इनक्रीज एक साल में शायद ही दुनिया में कहीं किमी विभाग में किसी कर्मचारी की हुई हो। रेलवे विभाग ने अपने कर्मचारियों को इतनी सुविधायें दी हुई हैं जितनी कि शायद ही कहीं और किसी विभाग में कर्मचारियों को प्राप्त हो और यही वजह है कि कोई भी विद्यार्थी

जो अच्छे डिभिजन में इम्तिहान पास करता है उस की पहली पसन्द रेलवे सचिस में जाने के लिये होती है क्योंकि रेलवे में मुलाजमत करने से उन को रहने के लिये अच्छे क्वाटर्स मिलते हैं लेकिन इस का एक दूसरा पहलू भी है उस का डार्क साइड भी है और वह यह है कि एक तरफ तो हम देखते हैं कि तीस हजार आदमी बढ़ाये गये और २२ रुपये प्रति व्यक्ति की औसतन तनस्वाह बढ़ी है लेकिन दूसरी तरफ देखते हैं कि आये दिन रेलवे में ऐक्सीडेंट्स की तादाद बढ़ती जाती है और जिस के कि बारे में बहुत से लोगो वे मंत्री महोदय और सदन का ध्यान दिलाया है। मैं इस मौके पर उन दुर्घटनाओं का जिक्र और उन की तफसील नहीं बताना चाहता लेकिन इतना जरूर कहना चाहूंगा कि जहां हम अपने रेलवे कर्मचारियों को इतनी सुविधायें दे रहे हैं वहां यह भूल नहीं जाना चाहिये कि आखिर वह सब पैसा हम को जनता से ही टिकट आदि के रूप में मिलता है, और अगर हमारे रेलवे कर्मचारी ठीक से काम नहीं करेंगे तो वह दिन भी शीघ्र आ सकता है जब जनता रेलवे कर्मचारियों के खिलाफ अपनी आवाज बुलन्द करे। हम देखते हैं कि सिगनल डाउन रहता है लेकिन ट्रेन नहीं चलती है। कहीं गाड साहब चाय पी रहे होते हैं तो कहीं कोई साहब पान खा रहे होते हैं। आखिर इस बारे में जाच कराई जाय कि यह ट्रेनें लैट क्यों चलती हैं? स्वयं रेलवे मिनिस्टर तो रेलगाडियां चलाते नहीं हैं, काम तो उन के विभाग के कर्मचारियों को ही करना होगा और जहां ३० हजार अधिक आदमियों को नौकरी दी गई और २२ पये प्रति व्यक्ति की तनस्वाह में औसतन् वृद्धि की गई वहां यह देखना जरूरी हो जाता है कि रेलवे विभाग में एफिशिएंसी बढ़े लेकिन यह बड़े खेद के साथ कहना पड़ता है कि कार्यक्षमता बढ़ने के बजाय दिनों दिन चौपट होती जा रही है और उस हालत

में जनता जो टिकट खरीद कर रेलवे की धामदानी करती है वह यह डिमांड कर सकती है कि जब हम इतना रुपया रेलवेज को देते हैं तो उस के एब्ज में हम को एफिशिएंसी भी मिलनी चाहिये ।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि रेलवेज के ऊपर जो कुछ खर्च किया जाता है वह तो ठीक किया जाता है लेकिन इनलैंड वाटरवेज की कोस्टल शिपिंग की जब तक तरक्की नहीं होगी तब तक रेलवेज के ऊपर जो बर्डन भाज पड़ा हुआ है वह कम नहीं हो सकेगा । कोस्टल शिपिंग की तरक्की कर के हम दरअसल अपनी रेलवेज को हैल्प करेंगे । आज हर एक धादमी यही शिकायत करता है कि रेलों का काम स्लो है और यह भी मानी हुई बात है कि अगर किसी धादमी के ऊपर आप बहुत अधिक बोझ लाद देंगे तो वह चल नहीं सकेगा और वह बँठ जायेगा । आज हमारी रेलों पर बहुत अधिक बोझ हो गया है और जब तक हम उस बोझ को कम नहीं करेंगे तब तक हमारी रेलवेज का इंतजाम ठीक तोर से नहीं हो सकेगा । वह बोझ इस तरीके से कम हो सकता है कि कोस्टल शिपिंग की तरक्की की जाय, इनलैंड वाटरवेज की तरक्की की जाय ताकि कोयला, लोहा और गेहूँ हम एक स्थान से दूसरे स्थान तक तेजी से ढो सकें और ऐसा होने से हमें बहुत सुविधा मिलेगी और रेलवेज के ऊपर जो आज बर्डन है वह किली क्रदर कम हो जायेगा ।

17 hrs.

तीसरी बात मुझे यह कहनी है, जैसा कि मूल बन्द जी ने कहा, कि उत्पादन में ऐफि-कल्चर के उत्पादन में बहुत कमी पड़ जाती है । यह बात ठीक है । बहुत से स्पार्कों में यह है कि ट्यूबवेल बनते हैं । लेकिन अगर यह ट्यूबवेल रेलवे लाइनों के बगल में बनते हैं तो दूसरी तरफ मानी के जाने में बहुत दिक्कत

वा होती है । मैं कहना चाहता हूँ कि :भी हमारे क्षेत्र में आप गये थे, हम लोगों ने आप के सामने इसे रक्खा और आप ने बड़ी सहानुमति-पूर्वक कहा कि इस का इन्तजाम होगा । जहाँ तक ट्यूबवेल के वास्ते इस पार से उस पार एलेक्ट्रिकल वायर ले जाने की भाव-इयकता है, या पुल बनाने की आवश्यकता है, अगर उस में आप अधिक से अधिक सहूलियत देंगे, तो जो रुपया आप देश के बाहर फूड के वास्ते भ्रंजते हैं वह हमारे देश के भीतर ही काम चायेगा ।

चौथी बात मुझे यह कहनी है कि हमारे बनारस में आप रेलवे टूल फैक्ट्री बना रहे हैं । उस के वास्ते राटपति जी गये और फ.उंडेशन स्टोन रक्खा । श्री लाल बहादुर शास्त्री भी गये । उन्होंने ने कहा कि काबल-कारों के साथ कुछ भी अन्याय नहीं होगा । मरयू प्रसाद जी वहाँ गये थे, अपोजीशन के लोग भी गये थे । सब लोग थे और उन्होंने ने देखा, आप को भी आश्चर्य होगा, कि वह एक मिनिस्टर साहब की जर्मन है कुछ वर्ष पहले मिनिस्टर साहब अपनी जर्मन लगभग २३०० ६० बीचे में बेचते हैं । लेकिन रेलवे ने जब उसी स्थान के समीप एक्वायर किया तो १००० या ६०० ६० में लिया ।

एक म.जनीब सवस्य : कहां के मिनिस्टर हैं वह ?

श्री रघुन.ब सिंह : कहीं के मिनिस्टर हों, मैंने तो एग्जाम्पल दी है ।

Mr. Speaker: The hon. Member may continue his speech tomorrow.

STATEMENT RE: ACCIDENT AT THE FIRING RANGE AT AMBALA

The Deputy Minister of Defence (Sardar Majithia): Government deeply regret to have to inform the House that an Officer, a Junior Commissioned Officer and an Other Rank were