

[Shrimati Indira Gandhi]

some people speak of our economy being village based ; there are some people in our country who are against the establishment of big industries. As far as I remember, I had not put these words in Gandhiji's mouth. I think the point that I always make, even though we are ourselves fully aware of it, is that the nation cannot go forward without the improvement of the rural areas, improvement in the condition of our agriculturists, but agriculture is to a large extent dependent on improvement in industry because modern agriculture needs a lot of equipment and other things. Normally that is how I speak. As I said I cannot remember the exact words. But these were by the way ; most of the questions the lady asked me were very light-hearted questions, with regard to women's magazine, etc.....(*Interruptions*).

SHRI RANGA : It is a woman's paper.....(*Interruptions*). Light-hearted questions were put and light-hearted answers were given by a light-hearted Prime Minister. But we cannot take it in a light-hearted manner.

SHRIMATI INDIRA GANDHI : Normally there are so many mis-statements appearing in both foreign and Indian magazines and newspapers that it is not even physically possible to keep contradicting them. If hon. Member, Acharya, likes, we can certainly write to this magazine, but I doubt very much whether they would print it. But I have no objection to writing to them to clarify my views. (*Interruption*) As far as the other matter is concerned, I gave my views yesterday... (*Interruption*).

SHRI J. B. KRIPALANI : They spread 67 many false ideas about Gandhiji abroad (*Interruption*).

SHRIMATI INDIRA GANDHI : I am sure that everybody knows a great deal about Gandhiji and no such remarks are going to distort his image abroad.

SHRI RANGA : Therefore, you should give them prizes.

SHRIMATI INDIRA GANDHI : That

is quite another matter. One minute we are discussing one thing and then in the next minute we are discussing another thing ! I have given my views about the award. (*Interruption*) I think this matter can certainly be discussed further but then we have to take into account many other things : whether people who belong to the Jan Sangh and especially the RSS—do we not know what views about Gandhiji they expressed until recently ? *Interruption*.....Is that not more serious than a stray remark ? SEVERAL HON. MEMBERS rose.

SHRI RANGA : What is this, Sir? You should be able to say that this is not proper.

SHRI BAL RAJ MADHOK : She abuses Gandhiji and takes shelter under the RSS.

SHRI RANGA : We certainly object to that. (*Interruption*)

MR. SPEAKERS : Order, order. Let us listen to her.

SHRI RANGA : Why should she try to prejudice the issue in this manner ? Let her justify or otherwise apologise to the whole of the nation for having given that award to that traitor. (*Interruption*) The whole of the country is shocked at this.

SEVERAL HON. MEMBERS rose—

MR. SPEAKER : Order, order. Have you finished.

SHRIMATI INDIRA GANDHI : Yes.

12.43 hrs.

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

MR. SPEAKER : Shri C. M. Poonacha.

SHRI C. M. POONACHA (Mangalore) : Sir, I referred to the point regarding the constitution of the Convention Committee yesterday in the course of the debate on the Railway Budget. I referred to the constitution of the Convention Committee to

examine the finances of the railways as a whole. In that connection, I would like to refer to the portion as regards the proceedings of the 28th November, 1968, where it was specifically and clearly mentioned that this Convention Committee would go into the finances of the railways as regards the payment of dividend, the contribution to the various funds, and to determine broadly as to what should be the railway's resources for the future development.

In that connection I would refer to one point, that is to say, that the Convention Committee was asked to go into these matters in great detail and place before this House their recommendations as it happened in the case of the last Convention Committee that gave its recommendations in 1965. What did the Convention Committee of 1965 recommend? Among other things, it gave three alternatives. I may refer to page 22 of the report of the Convention Committee. It said: (a) if dividend is payable at 5.5 per cent and 7.75 per cent, there would be a certain level of contribution; (b) if the dividend should be payable, on the other hand, at the rate of 4.5 per cent and 4.7 per cent, the contribution would be at a certain level, and (c) if dividend is at 5.5 per cent and 6 per cent, the level of contribution would be such and such. They have made specific recommendations, and on the basis of these recommendations, Parliament came to certain conclusions. Based on those conclusions, the plan programmes were formulated. In between, a new situation developed. From 1965 till 1968, that three year period was not covered by plan programmes. We had only annual plans. For formulating the fourth plan programme which would commence from 1st April 1969; this committee was constituted in 1968 so as to make its recommendations. My objection is, the Railway Minister has placed before the House a programme calling it as the Fourth Plan Programme, which according to me does not fulfil the requirements of the expansion of the railways. I have with me a working paper which was prepared by the Railway Board for consideration by the Planning Commission. In this paper, it was indicated that the main purpose and the basic objectives of the Railways' Fourth Plan would be—

(a) to fully provide for freight and coaching traffic anticipated during the plan period; (b) to modernise the system in respect of equipment and practices to the maximum extent permitted by the availability of funds so as to improve the efficiency of the transport network and to reduce the cost; and (c) to accelerate the pace of gauge conversion, similarly, to the maximum extent so as to extend a more efficient broad gauge system to areas of rapid economic development and high traffic potential. These are the basic considerations. Keeping these principles in mind, certain points were formulated in a note where it was indicated that the programme would require Rs. 1700 crores. To find out the necessary resources and to see how we can prepare a plan programme for Rs. 1700 crores, the Railway Convention Committee was constituted. Parliament having constituted that committee and that committee having not yet submitted their recommendations, the reference by the Railway Minister to the Plan Programme in his speech is wholly irrelevant and uncalled for. If I may say so with due respect to the minister, it is a breach of faith and breach of privilege, because it is the privilege of this House to have the recommendations of the Convention Committee first before we can refer to any Plan Programme. This is an important issue I am raising for the consideration of the House.

Coming to the programmes as such, at page 7 of his speech, the minister has said:

"The Fourth Plan for the Railways has been approved on the understanding that of the total expenditure of Rs. 1525 crores, Rs. 940 crores will be found by the Railways themselves—Rs. 525 crores from the Railway's contribution towards the Depreciation Reserve Fund during the plan period, Rs. 265 crores from anticipated revenue surpluses at the existing freight rates and fares".....

not the enhanced freight rates—

"interest on balances etc and Rs. 150

[Shri C.M. Poonacha]

crores to be raised by increases in fares and freight rates during the Plan period. It is only the balance of Rs. 585 crores that will be made available from the General Resources."

That is to say, in a programme of Rs. 1,525 crores the railways' contribution would be as large as Rs. 940 crores while the general fund contribution would be Rs. 585 crores. The balance which has been struck is by whom and how is not evident to anybody. The Ministry says that this shall be so and so, so that whatever shortfall there is the Ministry shall have a free hand to raise the fares and freight rates without any consideration or coming to this House. My point is that this should have been done according to the procedures that have been laid down and the decision that this House has taken as regards a close examination of the railway finances in general, which has not been done.

Then I come to the second point as to how the Plan programme stands. The break-up of the various Plan programmes has been given in Appendix II. It says how much for rolling stock, workshop, machinery, open line works and so on. While having set out as a basic and cardinal principle to accelerate the pace of gauge conversion, the provision here is only Rs. 60 crores. I want the House to visualize the railway map. If you look at the railway map, the north eastern sector is entirely metre-gauge. The States of Assam, Bihar, Madhya Pradesh, Gujarat, Rajasthan, Mysore and Kerala have mainly only metre-gauge. Broadly speaking, broad-gauge is confined to Bombay—Delhi—Calcutta—Madras, a triangular belt. The railway system is so confined as to isolate areas of very rich natural resources and potential being brought under the most modern system of working only in a limited area. Therefore, by itself, it has defeated the very purpose for which it has a great ambition of raising the level of goods traffic from the present 210 million tonnes to 265 million tonnes. I can bet that this figure will never be reached, because the whole system has been short-circuited. They have short-circuited not

only the railway system but also the development of industries. Industries keep pace with the railways and the railways would be a pace-setter for industry. If certain areas have not developed in our country, it is not because entrepreneurs were not available or the State Governments lacks the initiative but because the railways did not provide for it. They did not want to provide for it. This is my charge against them.

As regards roads, I must say, the road engineers had a better sense of perspective planning. Let us have a look at the Nagpur Plan which was drawn up as far back as 1947 for the development of national highways. It has provided on certain basic principles for connecting all the important centres, major important ports with other ports, all the State capitals and all the strategic points. On these principles a perspective programme was prepared to bring about a national highway system in this country and today we have almost fulfilled that programme. I was extremely happy to say at the Asian Highways' Conference at Bangkok that we had completed all that they wanted and that the national highway system, as through India, was done almost.

But as regards railways, unfortunately, the railway engineers and the Railway Board have not cared for this perspective planning. This is my objection.

SHRI J. M. BISWAS (Bankaura) : The same engineers were your officers and you increased their salaries. No class III and Class IV people got it.

MR. SPEAKER : Please do not interrupt him.

SHRI C. M. POONACHA : I am prepared to meet every point of my hon. friend, Shri J.M. Biswas... (Interruption).

MR. SPEAKER : Order, order. Please allow him to finish his speech.

SHRI C. M. POONACHA : I am prepared to answer every point. I am not worried about their interruption; I am only worried about the time at my disposal. I just do not bother about these

interruptions because they are all meant to interrupt my line of argument.....
(*Interruption*).

I was saying that the Fourth Plan programme had to be formulated after the recommendations of the convention Committee were given, we had prepared the notes from that and it was all in possession of the Ministry and the Planning Commission. Now I am surprised to see that the thing has been approved without any reference to that, without bothering about this main and very important consideration of converting the gauge into the broad gauge system. Why?

The note says :—

“The cost of operation on the broad gauge is appreciably smaller..... Comparatively speaking, it is about 3.02 paise on the broad gauge while it is 4.90 paise on the metre gauge.”

That is the very fact which proves it. The cost of transhipment and break of gauge transhipment is around.....

MR. SPEAKER : Out of 50 minutes allotted to your party, you have taken about 35 minutes.

13.00 hrs.

SHRI C. M. POONACHA : My friends have taken away much of the time.

SHRI J. M. BISWAS : We never took his time.

MR. SPEAKER : If you are able to wind up your speech in a few minutes, you do it now.

SHRI C. M. POONACHA : I have two or three more important points to make.

MR. SPEAKER : Then you continue after lunch.

We now adjourn for lunch to meet again at 2 O' Clock.

13.07 hrs.

The Lok Sabha adjourned for Lunch till Fourteen of the Clock.

The Lok Sabha re-assembled after Lunch at six Minutes past Fourteen of the Clock.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

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

MR. DEPUTY-SPEAKER : Shri C. M. Poonacha may continue his speech.

श्री रणधीर सिंह (रोहतक) : मेरी एक दरखास्त है...

MR. DEPUTY-SPEAKER : About what ?

श्री रणधीर सिंह : मैं बताता हूँ ..

MR. DEPUTY-SPEAKER : It is not in the business before the House. Has the hon. Member any point in regard to this debate ?

श्री रणधीर सिंह : आप मुझे एक सैंकिड दें, मैं आपको बता देता हूँ ।

MR. DEPUTY-SPEAKER : Then, he is speaking without permission.

श्री रणधीर सिंह : दस मार्च को हरियाणा के टीचर्स प्रायनी कुछ मार्गों को लेकर प्रोटैस्ट कर रहे हैं। सारे हाउस की हमदर्दी उनकी मार्गों के साथ है। मैं आप के जरिए एजुकेशन मिनिस्टर से प्रार्थना करता हूँ कि वह वहाँ के चीफ मिनिस्टर को लिख दें कि उनकी मार्गों पर हमदर्दी के साथ विचार करें। टीचर्स प्राइम मिनिस्टर और एजुकेशन मिनिस्टर से भी मिल चुके हैं, बाकियों से भी मिल चुके हैं, बात कर चुके हैं। मैं चाहता हूँ कि एजुकेशन मिनिस्टर वहाँ चीफ मिनिस्टर को लिख दें कि उनकी मार्गों पर हमदर्दी से बह गौर करें।

श्री रामाबतार शास्त्री (पटना) : तमाम हिन्दुस्तान के अतिने भी सैंकेंडरी टीचर्स हैं, उन सबका यह सवाल है। उनको भी इसके साथ जोड़ा जाना चाहिये।

MR. DEPUTY-SPEAKER : That is not in the business before the House.

SHRI C. M. POONACHA : I was on the point of improving the working of our railways in general, and in that background, was referring to the subject that the railway working system has got to be modernised, improved and further made purposeful. In that connection, I was quoting how the country...

SHRI D. N. TIWARY (Gopalgani) : This realisation has come too late.

SHRI C. M. POONACHA : May I give him back ?

If you will have a look at the railway map, you will see that the railway working system is such that at no time can the railway working be ever improved upon with the present set-up or pattern of working.

Let us take, for instance, the operating ratio. The operating ratio, as referred to by the hon. Minister, is somewhere about 79 per cent. If you take the operating ratio and the open lines working and other commitments, the ratio will have to come down to as far below as 65 per cent. Unless we touch that figure, the railway finances will never be on the plus side. But what is the ratio today ? I would quote the figures railway by railway over a period of a year.

The figures are as follows :

	per cent
Central Railway	79
Eastern Railway	76
Northern Railway	81
North-Eastern Railway	99
North-East Frontier Railway	127
Southern Railway	95
South-Central Railway	81
South-Eastern Railway	62

Incidentally, I would also like to refer to one other point. Take the North-Eastern Railway. This railway has been incurring a loss. From 1964 onwards, this railway has been incurring losses, and I can quote the figures from page 80 of the Explanatory Memorandum.

The losses from 1964 onwards have been of the order of Rs. 5 crores, Rs. 6 crores, Rs. 6 crores, Rs. 10 crores, Rs. 10 crores, Rs. 8 crores, Rs. 7 crores and Rs. 6 crores. This is just in the case of one railway. My hon. friend Shri D. N. Tiwary should listen. It is not too late to realise as to who is late. Let him please remember this. In the case of the North-East Frontier Railway, the losses have been of the order of Rs. 8 crores, Rs. 6 crores, Rs. 9 crores, Rs. 14 crores, Rs. 16 crores, Rs. 14 crores, Rs. 16 crores and Rs. 14 crores from 1964 onwards. In the case of the Southern Railway, the figures are Rs. 8 crores, Rs. 6 crores, Rs. 11 crores, Rs. 14 crores, Rs. 15 crores, Rs. 14 crores, Rs. 17 crores, and Rs. 13 crores. This is the amount of losses over a period of time. With these losses, I would submit that however much you may increase the fares and freights, and you may do everything that is possible as an *ad hoc* programme, you will never be able to improve the railway working system in this country unless the break in gauge is rectified. That is the biggest bottle-neck in the efficient working of the railways. The question will, of course, be asked where the funds are and how we can do it. It is for that very purpose that this Convention Committee should have applied its mind looked into these things and come before this House with a suggestion and the House should have considered all that. I would refer to a paper that was prepared by the Railway Board, dated the 30th May, 1968. My hon. friend Shri D. N. Tiwary should have a look at it. For the first time, the conversion of the gauge was taken up there, and a programme for ten or fifteen years was attempted. In that we had set out that at least 3000 k.m. conversion of metre gauge would have to be immediately taken up, and we had anticipated a cost of Rs. 175 crores. That was planned, and all these things were discussed railway by railway, and then a sort of idea was formulated. This formula was to go before the Convention Committee and then come up before Parliament and the Planning Commission. But it has been left where it is, and nobody bothers about it, and we are told that there will be an attempt now to undertake this conversion into broadgauge at the rate of Rs. 12 crores per annum and we would provide only Rs. 60 crores for the whole Plan programme. I wonder how

many centuries it would take at this rate to improve the working of the railway system. We have nearly 30,000 k.m. broad gauge, 25,000 k.m. metre gauge and about 3000 or 4000 k.m. narrow gauge. Even at the rate of 3000 k.m., it is going to take quite a long time. But at the very grudging and halting pace of about 500 k.m. in the first instance, and that too, spread over a period of ten years, you would not be covering even 600 k.m. during the Plan period.

The railway working system depends on the speed, efficiency and the carrying capacity, and the break in gauge and transshipment difficulties are the biggest hurdles in the efficient working of the railways. I need not lay further emphasis on this. But I would like to suggest to the hon. Minister that an immediate programme of 3000 k.m. conversion will have to be taken up and Rs. 175 crores additional finance should be provided, making a total of about Rs. 1700 crore. This is my personal view. Of course, other suggestions could be made.

For this situation, what is the remedy? That is what I am now coming to. It is again unfair on the part of the railways, or to put it the other way, it is unfair to the railway users in general in this country and the development of industries in this country and the servicing background and commerce and other requirements in this country that railway facilities should not be made available to all the citizens in this country. The facilities in the form of metre gauge do not meet the requirements of the growing economy. They are inadequate and therefore the Road is taking it up. If you look at the Railway map and if you look at the industrial map of India, you will see, these have followed only the broad gauge system. And the other areas are being left in an economically backward condition and the railways have failed to serve these areas suitably. Let us take for example the Assam area, is it less potential as far as industrial development like mineral resources, forest resources, etc. are concerned? Is North Bihar in any manner less potential to provide the necessary tonnage and traffic for the railways? Is Gujarat for example that backward? Is Kerala for that matter backward? Potentially, I am saying. Or, even Madras or Mysore. All these areas are potentially

very very strong to provide the necessary base for industrial growth and to feed the Railways. But they have been seriously suppressed by the lack of planning on the part of the Railways to think ahead for a period of 10 or 15 years, to project the plans for such developments as are absolutely essential. That is where the Railways have not played their part and then this attempt has been made; but I am afraid even that has slackened now and the planned programme drawn up by the Railway Ministry has been disappointing. There is scope for great improvement as regards this and the Railway Ministry has to apply its mind to this aspect. As regards the implementation of the planned programmes, I am glad that Shri Nanda is heading the Railway Ministry, because, his experience as Minister in charge of Planning should now come in good stead and I think he will be able to bestow a dynamic approach with regard to the planning of the Railway system on the basis I have been suggesting, that is conversion of the metre gauge, as far as possible, into the broadgauge. That is a point I am making.

I now come to other point, Sir; about the utilisation of the capital. Now, I have a feeling that there is over-capitalisation. We have put in nearly 1,000 diesel engines. In both metre and broad gauge also we have about 500 or more of electric engines. A diesel engine or an electric engine is equal to two-and-a-half steam engines. In that proportion is replacement taking place, Sir? I don't think so. And have we utilised, are we utilising these assets properly? These are very expensive assets, very costly assets. I think in terms of money that would cost us Rs. 400 crores. Has these Rs. 400 crores given us the return? Are the Railways having any long-term plan for this? Here is the wagon utilisation statement and the engine utilisation statement. What is it that is happening? They are hauling on an average 22 to 23 goods trains of course, subject to marginal improvements that has been made. My point is this, that the capital that has been invested and the modern equipments and the tools that we have provided to the Railways have not been utilised properly. They are under-utilised and they are very expensive things.

[Shri C. M. Foonacha]

And then,—subject to correction, because I am speaking from memory,—each diesel engine requires as much as Rs. 40,000 per annum in terms of foreign exchange.

SHRI NAMBIAR (Thiruchirappali) : Diesel oil is imported.

SHRI C.M. POONACHA : This is a very expensive thing. Unless we ensure proper utilisation of this costly investment we will not have the benefit. That is the reason why the railways are in the red and they will continue to be in the red, and then it will be a systematic exercise on the part of the Railway Ministry to keep on increasing the fares and freights without any limit. Can we reconcile ourselves to a position like this? We cannot. Therefore, there will have to be a new approach to railway planning. There will have to be new thinking as regards railway expansion.

SHRI SONAVANE (Pandharpur) : When has this line of thinking dawned upon the hon. Member? He was a former Railway Minister.

SHRI C.M. POONACHA : I am not yielding. He can speak only about the Pandharpur railway, not beyond that. I know about his knowledge of railway matters.

SHRI SONAVANE : He never did anything about that also.

MR. DEPUTY-SPEAKER : He has taken the full time of his party.

SHRI C.M. POONACHA : I would like to develop one or two points more. I do not take the time of the House as and when I like. I seldom speak and if I speak, I come fully prepared for it. I would like to be given an opportunity to express my views on a few salient points. That is very necessary. It is not for my sake that I am speaking, it is for the sake of the House and the railway system.

SHRI SONAVANE : If he is taking the whole time of his party, I have no objection.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I would make an appeal to him. I know he is very well-informed about this. Even then, there are limitations. Other members also have to be given an opportunity. He has taken the full time of his party and I would ask him to cooperate by winding up.

SHRI C.M. POONACHA : I have not taken the full time.

MR. DEPUTY-SPEAKER : He has ; I am here to calculate.

SHRI C.M. POONACHA : As regards plan resources, this question is very important. As regards contribution to the depreciation reserve fund and the pension fund, these are important things to which the hon. Minister made a reference. There is also the question of dividend payable. On the last question, I would like to repeat that the rate of 6 per cent is very high. We cannot continue to accept this rate. The Convention Committee will have to look into it. My own views is that it should be somewhere around 4½ per cent.

SHRI NAMBIAR : Not more than that.

SHRI C.M. POONACHA : Otherwise, it will only divert earnings to another source and railway development will be greatly handicapped. This is one suggestion. But it is a matter, as I said, to be taken up by the Convention Committee. I am only giving my views.

As regards the depreciation reserve fund and pension reserve fund, the hon. Minister said that he would appropriate Rs. 5 crores more and Rs. 10 crores. May I draw his attention to p. 94 of the Explanatory memorandum? Here is a very interesting statement. Rs. 95 crores was last year's appropriation. On that, we have got by way of interest Rs. 5 crores, and Rs. 2 crores from the production units. So the total is Rs. 107 crores and the net result has been that from Rs. 107 crores it has come to Rs. 118 crores. Similarly, he now wants to appropriate more for no reason whatsoever. He has not told us in

his budget what the interest contribution to that is, how much interest will be earned on that, how much the production unit will contribute. He has merely said Rs. 105 crores which means actually Rs. 112 crores, if he will only look into the statement. So, he is trying to appropriate Rs. 112 crores, by showing a figure of Rs. 105 crores. So, this Rs. 5 crores more is unnecessary, there is no justification for it,

What is the Pension Fund for which he wants to take another Rs. 5 crores more? The statement in the Explanatory Memorandum which has been circulated to us states that this includes Rs. 4.73 crores by way of transfer from S.R.P.I. (Contributory) to the accumulated Government contribution. We get that contribution also and the outgo is only about Rs. 7 crores, not Rs. 15 crores, but we are appropriating only on the anticipation that in future there will be heavier draws, and that we should build up this fund. I have no quarrel, but the point is that at the moment all these things need to be one into in greater detail.

Then he has referred to the metropolitan scheme, and it is very important.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Everything is important, but time is the factor.

SHRI C.M. POONACHA : I have not taken 50 minutes.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Please do not question the calculation of time, because if you say you have not taken 50 minutes, I say that you have taken more than 50 minutes. Kindly co-operate. You are a senior Member. Do not throw this challenge,

SHRI SONAVANE : May I make a submission ?

MR. DEPUTY-SPEAKER : Let him conclude. You will have your turn to speak.

SHRI C.M. POONACHA : The metropolitan scheme has been referred to. The position is that no amount of surface

transport is going to improve the situation, but it is going to blow up both in Bombay and Calcutta. Therefore, an underground system alone is the answer. For that I think the necessary steps are on. The revision of suburban traffic rates, which has now withdrawn and for which I thank him, is not a solution for the problem. My thinking was that we should tell the suburban passengers that in their interest certain things will be done and that they will have to agree to a surcharge of 12½ per cent ; there should be 6½ per cent contribution by the State Government and 6½ per cent contribution by the railways, making a total of 25 per cent, to be administered by an authority which will have on it State representatives municipal corporation representatives and railway representatives. From that fund we will get as much as Rs. 6 to Rs. 7 crores per annum. It can issue loans or debentures and a permanent solution can be found. If we do not do this now, we will be only tinkering with the problem. This problem of suburban traffic, particularly, in the cities of Calcutta and Bombay, is assuming very serious proportions and serious attention will have to be paid to it, otherwise there will be a very difficult situation.

I would have referred to several things, but I conclude in deference to your wishes, but I must say before concluding that most of my time has been taken away by interruptions. I had one or two very important points to make, that I will do on other occasions.

SHRI D. N. TIWARY (Gopalgani) : Sir, I crave the same indulgence that was shown to the previous Speaker, who has great insight into the working of the railways. He was a Minister here and he has also command of the language. So, I seek your indulgence in the matter of time.

MR. DEPUTY-SPEAKER : If your party agrees, you can take the whole of the time. I am quite happy.

श्री डा० ना० तिवारी : उपाध्यक्ष जी, मुझे मालूम नहीं कि मैं रेलवे मंत्री को क्षम्यवाद दूँ या सिकायत करूँ। उन्होंने डिस्कशन होने

[श्री द्वा० ना० तिवारी]

से पहले ही अपना जो बयान इस सदन के सामने दिया, उससे लोगों को नका हुआ लेकिन हम लोगों को हानि हुई। लोग खुश हुए, जनता खुश हुई, उन्होंने जो लंबी लगाई थी, उस को उन्होंने हटा लिया, लेकिन हम लोग जो पार्लियामेंट के मेम्बर हैं जो अपना लंग स्ट्रेच कर सकते थे, गालियां दे सकते थे वे मायूस हो गए। जैसा पुनाचा साहब ने कहा कि अच्छा होता अगर डिस्कशन के बाद इन को हटाते, जिससे हम लोगों को गालियां देने का मौका मिल जाता।

मैंने बड़े गौर से कल भी श्री भ्राज भी पुनाचा साहब की स्पीच सुनी। बड़ी अच्छी-अच्छी बातें उन्होंने कही हैं। लेकिन मुझे अफसोस एक ही बात का है कि जब लोग गद्दी पर होते हैं तो भूल जाते हैं, उस वक्त हम लोग जो शिकायतें करते हैं, उन्हें मालूम होता है कि ये सब बातें फिजूल हैं .. (व्यवधान)..... उपाध्यक्ष जी, पुनाचा साहब ने जो सजेचन्ज दिये हैं, बड़े मार्क के सजेचन्ज हैं। मैं उन की बात देता हूँ। बड़े अध्ययन के बाद उन्होंने वे सजेचन्ज दी हैं। मुझे यह भी मालूम है कि जब वे रेलवे मिनिस्टर थे तो काफी अध्ययन किया करते थे—रेलवे को कैसे इम्प्रूव किया जाय, यही सोचा करते थे। लेकिन अफसोस यही है कि रेलवे बोर्ड उन पर हावी हो जाया करता था और वे कुछ नहीं कर सकते थे। हमारी शिकायत भी रेलवे बॉर्ड से ही है, इस लिए कि रेलवे बोर्ड न पब्लिक की बात सुनता है न मेम्बरों की बात सुनता है और मिनिस्ट्रों पर हावी हो जाता है। इसीलिये उस वक्त मैंने पुनाचा साहब को इन्टरप्ट किया था। इस लिये नहीं इन्टरप्ट किया था कि वे कोई गलत बात बोल रहे हैं, बल्कि इसलिए इन्टरप्ट किया था कि जब वे मिनिस्टर थे तो हम लोगों की बात नहीं सुनते थे। मैंने उस वक्त उनको सलाह दी थी कि हम लोग जो सजेचन्ज देते

हैं या जो क्रिटिसिज्म करते हैं या जो मांग करते हैं, उसका अगर मिनिस्टर साहब यहां जवाब नहीं दे सकते तो कम से कम हमारे पास लिख कर भेज दिया करें कि तुम्हारी यह सजेचन मानी गई और यह नहीं मानी गई। इस में यह खामियां हैं, यह गलत है, यह नहीं हो सकता है—इतना तो पार्लियामेंट के मेम्बरों मिनिस्टर साहब से एक्सपेक्ट करते हैं। कोई भी यहां इस गद्दी पर बैठे, इतना तो होना चाहिए कि हम लोगों की सजेचन्ज को कन्सीडर किया जाए और कन्सीडर करने के बाद बतलाया जाय कि यह बात होने वाली है और यह नहीं होने वाली है। हमारा क्रिटिसिज्म गलत हो सकता है हम कोई बात कहते हैं तो सम्भव है कि वह गलत हो, तो उस वक्त मिनिस्टर का धर्म हो जाता है, कर्तव्य हो जाता है कि हमारे सजेचन्ज को एक्जामिन करे और हमको लिखकर जवाब दे कि हमारी सजेचन मानी गई या नहीं मानी गई। यह काम न पुनाचा साहब ने किया और न डा० राम सुभग सिंह ने किया, भ्राज भले ही वे क्रिटिसाइज करें। इस कुर्सी पर बैठने की क्या कीमत है और क्या लिमिटेशन है, इस को हम सब लोग जानते हैं।

अब मैं रेलवे बोर्ड की खामियां बतलाता हूँ। पिछले साल यह डिमाण्ड की गई थी कि रेलवे बोर्ड को एबोलिश कर दिया जाए। मैंने कहा था कि उसे एबोलिश न किया जाय, क्योंकि कोई न कोई बोर्ड तो रखना ही होगा, अच्छा यह है कि आप इस को सुधारिये और इस तरह से सुधारिये जिस में वे लोग रेस्पॉन्सिबल हों, इस हाउस को यदि इतना न हो सके तो कम से कम रेलवे बकिंग के लिये रेस्पॉन्सिबल हों उन पर रेस्पॉन्सिबल्टी फिक्स की जाय। जो गलत काम करता है, टारगेट पूरा नहीं करता है तो उसको हटाया जाय, लेकिन इसको न पुनाचा साहब कर सके और न डा० राम सुभग सिंह कर सके।

प्रायः रेलवे बोर्ड की टेन्डेन्सी यह हो गई है कि पब्लिक से या मेम्बरज से जो भी सजेशन उनके पास आती है, पहले तो वे उसको रेजिस्ट करते हैं, एक्जामिन भी नहीं करते और कभी करते भी हैं तो बड़ी परफॉर्मेटिवली। यह रेलवे बोर्ड को शोभा नहीं देता। उसका काम है कि जो भी सजेशन उसके पास आये उसको सूक्ष्मता के साथ देखे और बतलाए कि यह ठीक है या नहीं है।

रेलवे में तीन हिस्सेदार हैं—स्टेट : जिसका रूपया लगा है, यानी पब्लिक। दूसरे—यूजर्स : जो उसको इस्तेमाल करते हैं और तीसरा—स्टाफ : जो उसके कारकून हैं, उसका काम करने वाले हैं। अब तीनों में समन्वय कैसे हो यह रेलवे बोर्ड को सोचना है। जहाँ तक स्टेट के फाइनेंस का तात्पर्य है जो भी उस के आउट ले हैं, उसका रिटर्न उसको मिलना चाहिये। यूजर्स को जो भी उचित फंसिलिटी मिलनी चाहिये और स्टाफ को सुविधाएँ मिलनी चाहिये। मैं बहुत बड़ा इकानामिस्ट नहीं हूँ, लेकिन मैं कहूँगा कि स्टेट का जो कैपिटल इस में सर्फ (खर्च) हुआ है, यदि ठीक से उसका इस्तेमाल किया जाय, तो प्रोपर रिटर्न मिल सकती है। लूप-होल्डिंग को चेंक किया जाय और जहाँ जहाँ उनके कर्मचारियों के द्वारा या पिलफर्स के द्वारा या दूसरी तरह से नुकसान होता है, उसे रोकने की कोशिश की जाए, तो मैं समझता हूँ कि 50-60 करोड़ रुपये बच सकता है और इस तरह से लोगों पर फ्रेंट या फेयर बढ़ाने की जरूरत नहीं पड़ेगी। अगर बढ़ाने की जरूरत पड़े भी, तो मैं इस राय का हूँ कि इन सब प्रयत्नों के बाद यदि पूरा न पड़े तो जरूर बढ़ाया जाय। अगर दिन-ब-दिन कैपिटल क्षीय होता जायवा तो एक दिन रेलवे तथाह हो जायगी, खरम हो जायगी। ऐसी स्थिति में करना क्या है ? मैं मंत्री महोदय से थोड़ा सा सुझाव हूँ—उन्होंने जो प्रपोजल पढ़ने दीं, फेयरजेंस आदि बढ़ाने की, अब उधर पर

मेम्बरज का रिएक्शन हुआ तो उन्हें फौरन उठा लिया। यह नहीं सोचा कि किस को रहने दें, किस को न रहने दें। सर्व्वन रेलवेज का फेयर इतना कम है कि अगर उस में कुछ बढ़ोत्तरी की जाए तो उससे कोई हानि नहीं हो सकती है। प्रायः मंथली-पास ईशू करते हैं, उस का क्या फेयर लेते हैं और सर्व्वन वालों से क्या लेते हैं—इनमें डिस्ट्रिक्मिनेशन नहीं होना चाहिए, मंथली-पास के बराबर सर्व्वन का फेयर होना चाहिए। अगर नहीं तो मंथली-पास वालों ने क्या कुपूर किया है जो उन से ज्यादा लेते हैं। शायद आपने इस पर पूरी तरह से विचार नहीं किया, रेलवे बोर्ड ने इल-एडवाइस किया कि रेलवे फेयर को हटा लो और आपने फौरन हटा लिए।

जहाँ तक स्टाफ का सम्बन्ध है अब तक एक निष्पक्ष दृष्टिकोण आप का अपने स्टाफ की तरफ नहीं होगा, तब तक उन के अन्दर प्रम्वलिंग चलती रहेगी। पिछले साल भी मैंने कहा था कि रेलवे कर्मचारी या सरकारी कर्मचारी केवल इसीलिए हाय-हाय नहीं करते कि उनको दो चार रुपये बढ़ा दिये जाय, बल्कि वे इस लिए भी क्षुब्ध होते हैं कि उनके साथ ठीक से व्यवहार नहीं किया जाता उनके साथ दो तरह का व्यवहार किया जाता है। जो आपके प्रेमी हैं उनके लिए ही बनाए गए सर्कुलर लागू कर दिया जाता है पर दूसरों के लिए नहीं सर्कुलर लागू नहीं किया जाता। मैंने खुद ऐसे बहुत से सर्कुलर देखे हैं। वे लोग जिन पर लागू नहीं किया जाता लिखा-पढ़ी करते हैं, मैंने भी इस के सम्बन्ध में आपके विभाग के साथ लिखा-पढ़ी की है। आप अपने स्टाफ को जो कुछ भी उचित तरीके से दे सकते हैं, वह जरूर दीजिए। जो नियम बनाते हैं उन पर बलि। दूसरा सजेशन पिछले साल मैंने दिया था और जिसे रेलवे मिनिस्टर ने एक्सेप्ट किया था। वह यह है कि इम्प्लॉईज का जिस जोन में

[श्री डा० ना० तिवारी]

घर है यदि उस जोन से दूसरे जोन में काम करते हों तो उनका ट्रान्सफर उनके घर पर नहीं लेकिन उनके जोन में कहीं दूसरी जगह पर कर दिया जाय। इससे उनको सुविधा रहेगी। महाराष्ट्र का कोई आदमी अगर बिहार में काम करता है तो एक मर्तबा घर आने जाने में ही उसकी आधी छुट्टी खत्म हो जायेगी। इस तरह का कहीं सजेस्चन हम ने दिया लेकिन जवाब नहीं मिलता। आखिर यह क्यों नहीं होता? वे कर्मचारी आपके नौकर हैं, उनसे आपको काम लेना है, उनको सुविधा भी देनी है तो फिर इस प्रकार की बात आप क्यों नहीं करते? आपको यह बात देखनी चाहिए कि कर्मचारी अगर दूसरी जगह के हैं तो उनको उनके जोन में आप कर सकते हैं या नहीं। लेकिन ऐसी एक मामूली सी बात भी नहीं होती है।

श्री रणधीर सिंह (रोहतक) : हमने भी कई दफा इस सिलसिले में आपको लिखा है।
... (व्यवधान) ...

श्री डा० ना० तिवारी : मैं आपसे कोई खर्चा बढ़ाने वाली बात नहीं कह रहा हूँ। इस प्रकार की सुविधा आप उनको दे सकते हैं। आप उनकी तनखाह या भत्ता बढ़ायेगे तो हमारे कहने से नहीं बढ़ायेगे। प्रपोजीशन वाले जब हल्ला करेंगे तब आप बढ़ा देंगे। हमारी यह शिकायत है कि कांग्रेस के मिनिस्टर हम लोगों की बात की परवाह नहीं करते जितनी परवाह वे प्रपोजीशन की बातों की करते हैं।
... (व्यवधान) ... मैं कहूंगा कि इस तरह का डिस्ट्रिक्मिनेशन नहीं होना चाहिए। हमारी बात जायज हो तो आप हमारी बात मानें और उनकी बात जायज हो तो उनकी मानें। मैं यह नहीं कहता कि प्रपोजीशन की जायज बात को आप न मानें।

एक बात यह है कि अगर कोई आफिसर

या मिनिस्टर नाखुश हो गया तो होता यह है कि उसको बहुत दूर भेज दिया जाता है। वह प्रपील पर प्रपील करता रहता है लेकिन उसकी कोई सुनवाई नहीं होती। इस प्रकार की बात मेरे यहां हुई।

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : कौन रंजीदा हो गया ?

श्री डा० ना० तिवारी : रेलवे मिनिस्टर या आफिसर नाखुश हो जाते हैं तो बजाए इसके कि प्रापली उसको डील करें, वे उठाकर उसे दूसरी जगह फेंक देते हैं। मेरे जोन में यही बात हुई। लास्ट ईयर सोनपुर से डी टी एस सिस्टम को हटा दिया गया। लीडर आफ वि प्रपोजीशन, डा० राम सुभग सिंह ने उसको किया था जो कि बिहार के थे। जिस काम को बाबू जगजीवन राम नहीं कर सके, लाल बहादुर शास्त्री नहीं कर सके और पुनाचा जी नहीं कर सके, वे उसको करने में डरते थे और उसको नहीं करना जायज समझते थे लेकिन उस काम को डा० रामसुभग सिंह ने कर दिया। डी टी एस सिस्टम को हटाया गया और डी एस सिस्टम को लागू किया जाये। रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने उनसे कहा कि आप क्षत्री हैं, आप किसी की बात न सुनिए, इसको कीजिए। और उन्होंने उसको किया। वहां पर पब्लिक के डिमांडेशन हुए। उसके खीज-कर स्टाफ को इधर से उधर फेंक दिया गया। वे लोग रो रहे हैं। मैं नन्दा जी से कहूंगा कि उनके कैसेज को देखें कि क्यों ट्रान्सफर हुआ।
... (व्यवधान) ... जो डी० एस० सिस्टम एन० एफ रेलवे में कायम किया गया है उसमें बिहार के साथ एकदम प्रत्याय किया गया है। बिहार के लोग कहते थे कि रेलवे सर्विस कमीशन दिया जाये। इस मान को हल करने के बदले में और वहां के लोगों के रिप्रजेन्टेशन के बदले में बिहार और ट्रैकेट किया गया, कुछ यू० पी० में और कुछ आसान में मिला दिया गया। आप आइलेज के हिसाब से दीजिए तो किसी

को उच्च नहीं होगा। आसाम में 3100 मील पर तीन डी०एस० सिस्टम हैं और चौथे की मांग है। बिहार के एन० ई० मात्र में एक डी०एस० सिस्टम है। हमारे साथ डिस्क्रिमिनेशन क्यों है? हमारे यहां 1800 मील में सिर्फ एक डी एस सिस्टम क्यों है? हमारी मांग थी कि सोनपुर में और समस्तीपुर में, दो जगह डी० एस० सिस्टम हो। यह जायज मांग है। प्राय 900 मील पर डी० एस० देते हैं और हमारे यहां 1800 मील है। आपने क्यों यू० पी० और आसाम में बिहार का हिस्सा मिला दिया है? अब हुआ क्या है? मेरे एक कर्मचारी का यहां पर आवास था कि वो सौ आदमी सरप्लस हो गए, उनके पास कोई काम नहीं है। वे मेरे मारे फिर रहे हैं। आपने किराया के लिए एक जोन बना दिया लेकिन वहां तो किरायात हुई नहीं। दो सौ आदमी बेकार पड़े हैं। और जो समस्तीपुर में उनके पास रहने के लिए जगह नहीं है, आफिस की जगह नहीं है। प्राय नया कांस्ट्रक्शन करने जा रहे हैं। यह कौन-सी किरायात सारी है? यदि आफिस दोनों जगह, सोनपुर और समस्तीपुर में रखा जाता तो उससे सर्वा भी नहीं बढ़ता और अपरेशन भी अच्छा रहता। प्राय तो वहां पर अपरेशन इतना रूढ़ी है कि जिसके बारे में हम क्या करें? गाड़ियां A, B और C बंटे लेट होती हैं। कन्ट्रोल का कोई पता नहीं है। कन्ट्रोल सिस्टम बर्क नहीं कर रहा है। और इंस्ट्रक्शंस ये हैं कि अगर ट्रेन लेट भी हो तब भी राइट टाइम लिखा जाये। हमसे रेलवे वालों ने कहा कि हम ट्रेन्स की लेट रनिंग को नहीं कर सकते हैं। यह रेलवे बोर्ड का नहीं किसी और रेस्पॉसिबुल आफिसर का काम है। हम स्टेशन पर जाकर पूछते हैं कि गाड़ी कितनी लेट है तो कहा जाता है कि कन्ट्रोल सिस्टम आउट ऑफ ऑर्डर है। अगर स्टेशन पर यह मालूम हो जाये कि गाड़ी 4 बंटे लेट है तो आदमी अपने घर वापिस चला जाये और फिर लौटकर आ जाये। प्राय देखें

मैन पावर बेस्ट हो रहा है। कितने मैन आबर्स बेस्ट हो रहे हैं। किसी चीज का कोई ठिकाना नहीं है। प्राय दो की जगह एक डी० एस० सिस्टम से काम चलाना चाहते हैं। सोहनपुर में डी० टी० एस० का आफिस खाली पड़ा हुआ है। करीब 900 क्वाटर्स हैं जिनके किवाड़ निकाले जा रहे हैं। मैं पुनाचा साहब की तारीफ करूंगा कि उन्होंने इसको रोका था, इसको नहीं होने दिया था। वह तो दूसरी स्टेट के थे। लेकिन जब डाक्टर साहब आये, वह सिंह थे इसलिए उन्होंने कर दिया।... (अध्यापक)... मैंने सिर्फ एक इन्स्टॉस दिया है।... (अध्यापक)...

मैंने बतलाया कि रेलवे सिस्टम में जो तीन पार्टनर हैं उन तीनों को इष्टिकोज में रखना होगा। किसी की भी अगर प्राय अबाहेलना करेंगे तो प्रायका रेलवे सिस्टम ठीक से बर्क नहीं कर पायेगा। मैं इस बात को मानता हूं कि जो रेलवे के मुलाजिम हैं उनमें सभी अच्छे नहीं हैं, कुछ खराब भी हैं लेकिन अगर प्राय सभी को एक ही डंडे से हांकेंगे, सभी के साथ एक ही ट्रीटमेंट करेंगे तो फिर अच्छा काम कौन करेगा? हमको तो इस बात का अनुभव है कि अच्छे आदमी ही संभर करते हैं। खराब आदमी अपनी बाजी मार ही ले जाते हैं—चाहे खुशामद करके या इबार-उबार पैसा खर्च करके वह बाजी मार ले जाते हैं। लेकिन जो इमानदार हैं उनकी पहुंच प्रायके यहां मुश्किल से ही होती है। अगर हम उनके इंडिबीजुअल केसेज साथें तो हमको भी डर होता है कि कहीं उनके ऊपर डिस्क्रिमिनेरी ऐक्शन न हो जाये। इसी वजह से हम अच्छी इंडिबीजुअल केसेज नहीं लाते हैं। जनरल नेचर के केसेज को ही सामने लाते हैं। इसलिए मैं कहूंगा कि रेलवे को अच्छी तरह से चलाने के लिए जरूरी है कि रेलवे बोर्ड को रिआर्गेनाइज किया जाये। उनको हर काम के लिए अबाबेह बनाइये। अगर काम नहीं होता तो प्राय

[श्री द्वा० ना० तिबारी]

उनसे कहिए कि तुम्हारा पत्ता कटा, घ्राप जाइये। अगर काम हो तो उनको घ्राप और उन्नति दीजिए। इस प्रकार से इंसैन्टिव मिलना चाहिए। मैं रेलवे बोर्ड के प्रशासन के खिलाफ नहीं हूँ लेकिन जो सिस्टम है, जिससे कन्ट्रोल नहीं हो रहा है, सब तितर-बितर हो रहा है, फाइनेन्सेज नीचे जा रहे हैं उस पर घ्रापको गौर करना चाहिए। मैं पुनाचा साहब के सज-स्वन के खिलाफ नहीं हूँ। बस इतनी ही घ्राउज है कि जब वे यहां पर थे तो कुछ कर नहीं सकते थे, हमको भी डांटते थे कि रेलवे बोर्ड के खिलाफ क्यों बोलते हो। इसके अलावा और कोई घ्राउज नहीं है। यह ठीक है कि रेलवे इंजीनियरिंग प्लानिंग सिस्टम बुरस्त होना चाहिए। मैं इस बात को मानता हूँ लेकिन एक बात और कहूंगा।

अभी श्री पुनाचा ने कहा कि रेलवे का ट्रेफिक रोड ले लेता है। मैं चाहूंगा कि रेलवे और रोड ट्रांसपोर्ट का कोअर्डिनेशन हो, कम्पटीशन न हो। रेलवे ट्रांसपोर्ट जितना ट्रेफिक ले जा सकता है वह ले जाय, बाकी रोड ट्रांसपोर्ट ले जाय। अगर कम्पटीशन की भावना होगी तो न घ्रापको फायदा होगा न रोड ट्रांसपोर्ट को होगा। हमारे देश में सब चीजों की कमी है, ट्रांसपोर्ट की भी कमी है, साधनों की कमी है। इस लिये जब तक कोअर्डिनेशन से काम नहीं होगा तब तक रेलवे और रोड ट्रांसपोर्ट दोनों को ही कठिनाई होगी। रेलवे को यह नहीं देखना चाहिये कि उसका यातायात रोड ट्रेफिक ले लेता है या कौन ले लेता है। घ्रापको जो कुछ करना हो वह कीजिये। अगर घ्राप कम्पटीशन की भावना से काम करेंगे तो घ्राप को हानि ही होगी, लाभ नहीं होगा। घ्राप जानते हैं कि घ्रापके गुड्स के जाने में देरी होती है, रोड ट्रांसपोर्ट जल्दी ले जा सकता है, इसलिये लोग जल्दी सामान न पहुँचाना पसन्द करेंगे। रोड ट्रांसपोर्ट से घर में डिलिवरी

दी जाती है। पिलफरेज प्रवृत्त चोरी रोड ट्रांसपोर्ट में कम होती है घ्रापके यहां ज्यादा होती है। जो चोरियां होती हैं उनका सेटल-मेंट भी जल्दी नहीं होता है (रेलवे में)। साल-साल डेढ़-डेढ़ साल लग जाते हैं। घ्रापको सोचना चाहिये कि कौन सा तरीका निकले जिससे सेटलमेंट जल्दी हो जाय। लेकिन इधर ध्यान नहीं होता है।

मैं एक और बात कहूंगा जो पब्लिक के फायदे की है। कहीं-कहीं रेलवे हास्ट्स बने हुए हैं। और जगहों के लिये रेलवे हास्ट्स की डिमांड होती है कि वहां पर गाड़ी ठहराई जाय। लेकिन जब ऐसी जगह पर हास्ट नहीं बनाया जाता तो वहां पर चैन खींचकर गाड़ी ठहराई जाती है। एंड एंड घ्रार्ड की हालत खराब है लेकिन फिर भी हर ट्रेन के साथ तो पुलिस चलती नहीं है।

श्री प० सा० बाबुवाल (गंगानगर) : पुलिस चलती है विदभाउट टिकट लोगों को उतारने के लिये।

श्री द्वा० ना० तिबारी : जब लोग इस तरह से गाड़ी ठहराते हैं तो वहां ऐडीशनल स्टापेज होता है और बिना टिकट चलने वाले भी उतर जाते हैं। इसलिये जहां पर छोड़ी सी श्री गुंजाइश हो वहां पर हास्ट दिया जाये और अगर हास्ट न दिया जाये तो स्टेशन दिया जाये। जापान में हर दो-दो तीन-तीन मील पर स्टेशन हैं, लेकिन हमारे यहां छः छः और आठ-आठ मील पर स्टेशन हैं। अगर बीच में किसी को उतरना होता है और वहां पर स्टेशन नहीं बनाया जाता है तो लोग चार मील इधर से और चार मील उधर से चलने से बचने के लिये चैन खींचकर गाड़ी रोकेंगे ही। इसको बचाने के लिये और टाइम को बचाने के लिये भी यह जरूरी है कि कुछ हास्ट्स बनाये जायें।

अधस्त बात बनाने के लिये लेट रनिंग ब्राफ ट्रेन्स का कारण यह दिया जाता है कि चूंकि वेन पुलिंग होती है इसलिये देर होती है, लेकिन वेन पुलिंग पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता। जो धन्नेसेसरी वेन पुलिंग होती है उसके लिये सजा का कानून आपने बहुत सक्त बनाया हुआ है, लेकिन कितना ही सक्त कानून आप बनाइये जब तक लोगों को सुविधायें प्राप्त नहीं होंगी तब तक आपका कानून चल नहीं सकता। मैं दो तीन सालों से दो हाट्स के बारे में कहता रहा हूं। इसके लिये किसी भी फीसर की तरफ से कहा जाता है कि होना चाहिये तो कोई रिपोर्ट देता है कि नहीं होना चाहिये। यह स्थिति भयावह है।

श्री प० ला० बाबूपाल : हमको कहते हुए पन्द्रह वर्ष हो गये लेकिन उनका रेलवे सर्वे भी नहीं करती।

श्री डा० ना० तिवारी : मैं तो आप की ही बात कहता हूं। कहीं-कहीं पर फ्लैग स्टेशन हैं। लेकिन वहाँ गाड़ियाँ रात को खड़ी नहीं होतीं। ट्रेन चलती है उधर से लेकिन गाड़ी खड़ी नहीं होती क्योंकि वहाँ लाइटिंग अर्रेंजमेंट नहीं होता। श्री पुनाचा के समय में जब मैंने इसके बारे में कहा था तब यह जवाब मिला था कि लाइटिंग अर्रेंजमेंट न होने से इस मामले में क्या हो सकता है। पहले यह होता था कि जहाँ पर इलेक्ट्रिक लाइट नहीं होती थी वहाँ पर डेबरी जला कर काम चलाया जाता था। इन जगहों पर भी केरासिन लैम्प जलाकर काम चलाया जा सकता है और गाड़ियाँ खड़ी की जा सकती हैं। इससे लोगों को भी सुविधा होगी, और जब लोग चढ़ेंगे, उतरेंगे तो आपको पैसा भी मिलेगा। इन छोटी-छोटी बातों पर ध्यान देना जरूरी है।

आप ने 10 रुपया मान-बुकिंग चार्ज रख दिये हैं, लेकिन कितना रिभलाइज होता है उससे ? क्या यानी 10 रुपया इस तरह से

देने के बजाय 2 र० टी० टी०ई० को देना कहीं पसन्द करेंगे ? 2 र० देकर उनका काम आसानी से चल सकता है।

रेलवे का हमारे यहाँ एक घाबर हुआ कि घाट टु घाट बुकिंग नहीं होगी। एक तरफ नार्थ बिहार है और दूसरी तरफ पटना है। वहाँ भ्रक्सर लोगों को घाना जाना होता है। चूंकि आप टिकट तो देते नहीं हैं इसलिये फ्रैंच में टी०टी० ई० को थोड़ा पैसा देकर निकल जाते हैं। अगर ऐसे काम चल जायें तो वे टिकट क्यों कटायेंगे जिसमें उनको 10 र० देने पड़ें। लोग साइकिल से या मोटर से घाट तक आते हैं और इस पार से उस पार जाने के लिए टिकट चार घाने हैं पर मिलता नहीं।

दूसरी एक बात और देखिये कि एक घाट से दूसरे घाट तक का टिकट है 1 र० 60 पैसा और पटना से घाट के बाव जो बगला स्टेशन है उसका टिकट है 1 र० 15 पैसा। इसलिये लोग घाट टु घाट का टिकट न लेकर इस घाट से उस घाट से बगले स्टेशन का टिकट ले लेते हैं और कम पैसे में काम चलाते हैं। मैं नहीं समझता हूं कि यह आप का कैसा प्रबन्ध एकानमी है। ग्हाट इच बिल एकानमी ? इस तरह की आपकी एकानमिक्त चलने वाली नहीं है। बगले स्टेशन का टिकट कटाकर यानी 30-35 पैसे बचा लेते हैं। इमें मालूम होता है कि कोई भी इस चीज को सोचने वाला नहीं है। इसको कोई सोचता ही नहीं है कि रेलवे के फाइनेन्सेज कैसे बढ़ेंगे या घटेंगे और उसके लिये क्या करना चाहिये। हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब पहले प्लैनिंग मिनिस्टर रह चुके हैं। अब वह ठीक तरह से हर चीज की प्लैनिंग करके रेलवे बोर्ड के द्वारा इस चीज को समझें कि स्टाफ के लोग कैसे खुश रहेंगे और रेलवे के फाइनेन्सेज भी कैसे ठीक रहेंगे साथ ही पब्लिक को भी कैसे अधिक सुविधा होगी।

[श्री द्वा० ना० तिवारी]

यह सब लोग जानते हैं कि रेलवे स्टेशन्स की फीडर रोड्स कितनी खराब हैं। इंजीनियर जाते हैं, डी० टी० एस० जाते हैं, सब लोग उस धोर जाते हैं लेकिन कोई इसको देखता नहीं है। अगर इस पर 500—700 या 1,000 रु० लगाकर ठीक करवा दें तो काम चल सकता है। वह इस काम को करेंगे जरूर लेकिन ठीक तरह से नहीं करेंगे, गलत समय में, गलत तरीके से करेंगे।

मैं धोर अधिक समय नहीं लेना चाहता। मैं आपका धामारी हूँ कि आपने मुझे समय दिया। मैं एक प्रार्थना जरूर करूँगा कि अगर मेरी सब बातों का जवाब मंत्री महोदय के उत्तर में नहीं आ सकता है तो वह कम से कम लिखकर मेरे पास भिजवा दें

SHRI LOBO PRABHU (Udipi) : Mr. Deputy-Speaker, Sir. The hon. Minister has made a breach in his own proposals. It should be the intention of this House to wlden this breach and completely wipe out the increases proposed by him. I am suggesting this not only to the opposition but to the whole House.

There should be unanimity about one thing, that in the present inflationary conditions there should be no increases either in fares or in freights. We have to realise and he should realise—he is supposed to be a socialist and a sadacharist—that inflation is the biggest enemy of the people. It is a devilish instrument by which unearned income is added to the stocks and property of the rich at the expense of those who get no dearness allowance or those whose incomes are in elastic or those who are in the majority. Inflation is the greatest enemy of your tenpoint programme or any programme.

What is happening is this. The figures, according to the *Economic Times*, as on 27.2.70, before the General Budget and after the Railway Budget was introduced, were 187.3 as against 177.7 a year ago and 186.7 before the Railway Budget was presented.

There was an immediate jump of 1 point in that index and, since then after the General Budget it has jumped up by 3 points because of two Budget. This is the position. You are 10 points ahead of last year and you are going to be 13 points ahead of what it was before; after the Railway Budget. You cannot think what this means to the poor. It means loss of employment opportunities. I would draw your attention to the fact that even in your own railway, since 1966 when the present sharp inflation began, there has been a reduction of 11,000 jobs. Your own figures show that in spite of your asking for more funds for increasing employment, there has been a reduction of 11,000 workers. How do you explain this? This has actually happened. It is no good saying that you want money because of growth, when all that you are doing is that you are reducing the number of persons engaged, because of inflation; you are paying the same men more but you are having less men to work. So inflation means loss of employment opportunities, which is a very vital thing as far as you are concerned, because you are a government which lives by the good-will of the people, and if you do not give them employment opportunities on account of the inflation which you have introduced by your higher freights, you are not serving either the people or your own party.

15 hrs.

I shall briefly explain how inflationary your various proposals are :

I shall begin by pointing out that what you call rationalisation is only escalation. There is no question of any fare or any freight going down. Every freight is going up. There may be a little change in this mileage or that mileage, but generally speaking, if you look at all mileages you will find that it ignores the rationalisation which exists in lowering freights, it only believes in rationalising by increasing freights.

Secondly, you must be aware that in 1957 a freight structure committee was appointed, headed by no less a person than Shri A. Ramaswami Mudaliar. It was a very complete committee; it met for about two years, and made certain classifications,

and it also introduce this theory that the rates should be telescopic and they should taper to the end. Now, what you done is to completely ignore these classifications, and you have reduce them from 61 to 30, and you have completely given up this theory of telescoping the rates. You have now two sets of rate which you call A and B, in one, the freight is increased in the first 100 k.m. and in the other the freight is increased for distances exceeding 2000 k.m. I may give you a few instances of this increase which have resulted from this classification.

Regarding the classification where the freights have been increased for long distances, I may mention the case of chemical manure, where it has been raised from 71.20 to 79.40 involving a percentage of 11. In the case of cement, the percentage is 12½. In the case of pig iron, it is 11 per cent. As for increases over short distances, that is, under 100 k.m. the increases are as follows; in the case of sugar, it is 40 per cent, kerosene 25 per cent, piece goods and textiles it is 45 per cent and in the case of iron and steel not different from pig iron it is 20 per cent and in the case of tobacco it is 40 per cent. These are very substantial increases. They are going to be reflected in the prices.

When you had increased steel prices, I asked a question what its reflection was in a simple item like steel trunks.

15.04 hrs.

[SHRIMATI SUSHILA ROHATGI *In the Chair*]

That increase was reflected by something like Rs. 7 to 8 increase per steel trunk. You will have a similar situation from these increases. Who don't you follow the classification laid down by a very highly equipped committee? Why do you employ this so-called rationalisation which makes no meaning at all, increasing freight for pig iron over long distances and for steel over short distances? If you examine this, you will see that there is no rationalisation at all. On the other hand, all that you have succeeded in doing is to increase the freights much more than they should be increased if you were thinking either of

the common men of the economy. Under these inflationary stresses, the economy is going to be one where investment will be discouraged; the economy under these circumstances would be one in which the weaker units will be knocked out. It is not your intention to do this, but you are going to do it.

So, my first proposition is this. Give up this rationalisation and give up these increases. This is no time for that. This time of inflation is not the time for escalating your freights. Now, I am coming to specific figures. The hon. Minister has given reduction in the case of food and milk. But food does not consist of only gram and milk. There are various other items where you have made a very steep increase. On fruits, there is an increase of 70 per cent on a distance of 50 k.m.; on vegetables, there is an increase of 66 per cent while for milk it was 50 per cent. How can you expect the people to have these subsidiary foods when you put up prices in this manner? On the other hand, people will consume less and people will produce less and the railways will also transport less. If you are going to exempt all items and do not confine yourself only to grains and milk,

Now, I came to an item which is important to my friends in the south, namely coal. The freight on coal was at a telescopic rate before, and the rates were decreasing with longer distances, because the industries in the south had to compete with those in the north to whom coal was very near. Although there is a difference of 34.16 to 34.50 for distance under 1000 k.m. in the cost of transport of coal, what you have done now is to increase the rate on coal from 58.69 to 62.02 per cent, for transport over 2000 k.m. You are favouring industries in the north, and you are discriminating against industries in the south. This is not the idea of national integration, or of economic integration. You will have more unemployment and you will have more dissatisfaction; it may result in the spread of langurge riots or this or that, but the basic cause will be this that you have not considered the rights of the southern industries to coal at the same price or at least at a price which is as near to that at which it is available in the north.

[Shri Lobo Prabhu]

Then, I come to the case of small parcels which the common man has to send. They show an increase of 30 per cent up to 400 k.m. and about 40 per cent on half and quarter parcels. Are you justified at a time like this in increasing the freights on the small things that the poor traveller or the common man has to convey? Please remember that to the extent to which you make your rates unreasonable, you encourage evasion and you encourage these articles from not being properly booked, and there will be more losses to the railways.

Having asked you to give up these imposts, I would like to say one word about first class and air-conditioned class. My good friends think that they are going to punish the rich. They are only punishing themselves. They are not aware that 80 per cent of the people travelling in air-conditioned and first class are travelling on Government account or the expense account of companies.

SHRI MADHU LIMBAYE (MON-GHYR) : Abolish these classes.

SHRI LOBO PRABHU : He may do that when he becomes a Minister.....

SHRI MADHU LIMAYE : Surely, I will.

SHRI LOBO PRABHU : But as things are, 80 per cent of the people travelling in these classes travel on Government account or on company account and what they pay for their fares is recovered by them from higher taxes and higher prices. In fact, you are favouring Government servants and Parliamentarians, because the d.a. is related to the railway fare. Next time we travel home, we shall be getting much more : the free ticket will be enhanced, and the third class ticket will be enhanced. Therefore, you are not only increasing the fare for the 20 per cent travelling on their own. but you are increasing the freight for the common man who pays for what is on Government account or on the expense account of the companies. So please continue your evolution of reduction of fares right down to the first class and air-conditioned class till such

time as they are abolished if that can be done by Shri Madhu Limaye.

Now, I come to the question of how this can be done. Shri C.M. Poonacha has already said a lot about your planning, and even my good friend from Bihar had his own ideas about the waste that occurs. I have only to ask you to pay some attention to your own speech. You have provided Rs. 660 crores for wagons, coaches and rolling-stock. Actually it will mean that in this Five Year Plan you will be increasing by 25% on the existing number. Now the life of a coach or wagon is 30 or 50 years. So you could have only increased by about 5/30 or 1/6 but you have increased by 25%. Do you want these wagons and coaches you make? when there was a pressure and demand that there should be more wagons, Government have replied that there is already sufficient number of wagons and there are wagons which are idle and already there existed a cushion. What has happened since then? You want a 25% increase in the number of wagons.

Secondly, in respect of coaches, I would like to remind you that there are 900 coaches which are reserved as saloons for officers out of a total of 24,000 coaches. These 900 saloons could be converted into coaches. It will have one benefit. To-day the officers live absolutely free from the outside world. They do not know if trains run to time. They do not know what sort of food is served in the trains. They do not know what sanitation is there in the trains. If you abolish the saloons and make them travel like common men, there would be a great improvement in the railways. They would not live in these isolated ivory towers of their own.

I will deal with only one item which Mr. Poonacha mentioned. When you dieselise your trains, when you electrify the traction, when you double-track the lines, when you improve the signalling equipment of the trains, you should increase the running capacity of your wagons. They should go faster. They should go more frequently and there should have been a greater increase in engine-kilometres. It is very small in demand for new wagon, so small that it is not worth investing more. Mr. Poonacha

has already referred to the operation ratio on that subject. Therefore, there is no case at all for this expenditure of Rs. 660 crores. You might spend about Rs. crores, if at all necessary to keep your factories and workshops going.

I will come now to the next point about the contributions to be made to the various funds : Reserve Fund, Development Fund etc. or to be made to the Government. Mr. Poonacha has dwelt very extensively on that. Though I cannot agree fully with him that dividend to Government should be reduced to 4½%, it must be related to the rate of interest because it is a Government loan that you are repaying. Certainly 6% seems to be out of context when the rate of interest is only 5%. A decision will come when the Final Plan comes up before the House for approval and I do hope that the Convention Committee will recommend 5% and not more than that.

Next question is about the economics that can be adopted. I do not know if you had the time to read the Auditor-General's report. It discloses to you that there is a saving of Rs. 100 crores possible on the working of your railways every year. The Auditor-General refers to the expenditure being below by more than Rs. 50 crores in the years 1967-1969. After Supplementary and Excess Grants you have had Rs. 50 crores more than what was necessary in the budget for the Railways. Then in your own speech you admitted that the expenditure on works was Rs. 30 crores short of what was provided for. So your provisions are far in excess. That is over-budgeting.

Next I come to the point of outstandings. The Auditor-General mentions that there are Rs. 30 crores outstanding to the Railways. That amount has not been collected by the station-masters. There have been repeated complaints about this. What is the result ? Out of these outstandings of Rs. 30 crores, outstandings of Rs. 6 crores are more than a year old. Rs. 80 lakhs are 10 years old. This is not efficiency of the Railway Board. This is not efficiency on which you can ask the people to pay higher fares. This is what the Auditor General has referred to about

the turnround of engines. He says that the late-starting of trains has increased. In Central Railway alone the late losses have increased from Rs. 85,113 hours in 1959-60 to Rs. 2,17,059 hours in 1968-69, more than an increase of 150 per cent. What is this efficiency ? Is it greater efficiency ? Is it proper to ask the people to pay higher freights ? Is it not better you apply your mind first to reducing this inefficiency, and to see to it that the train starts quicker, that stations are not rammed by trains which do not start in time ? There is loss of Rs. 30 crores from year to year on a long list of mistakes and defaults. There are various factors like purchases of stores, manufacturing items, maintenance of assets. there are various such items, and they total in their loss to Rs. 30 crores during the last one year. Therefore, there is a loss of Rs. 100 crores which you are incurring from the inefficiency of the Railways.

Before I come to the Railway Board, I wish to say this. When 2 years ago I spoke, I suggested that you were a prisoner of technocrats. There is nobody to advice you from a common man's or human angle, saying, this is good for the Railways but not to the people. Nobody from the administrative staff is there to tell you, this is only something which will suit the technocrats and it will not suit the people, and it will not suit the interest of the Railways as a whole.

Then I would like to refer to the losses of property. That was estimated at Rs. 3 crores for the compensation paid, but the actual losses might have been more. On ticketless travel the loss was estimated at Rs. 25 crores. Madam, I would suggest that these Railways should pay attention to this simple fact. This is about fencing of the Railway property. They should make arrangements for fencing of the railway property, for fencing of railway stations etc. so that people cannot freely come in and get into the train. Why cannot that very simple thing be done, Madam ? It will cost very little. We should see to it that ticketless travel is reduced as much as possible. And, about platform ticket what is the position ? There is no proper check in respect of platform tickets. It simply depends upon the kind of face you possess.

[Shri Lobo Prabhu]

The ticket collector never bothers to see whether the person possesses a platform ticket or not. If you have a good and beautiful face you need not have a platform ticket under the current dispensation. Therefore, what I suggest is, you must have only one exit from the platform; you must have only one exit from the yard. It must be properly guarded. You should use your Railway Protection Police much better and to a greater effect than what you have done so far. There have been various complaints voiced that they don't cooperate with the GRP; and more than that, they simply spend their time in travelling from here and there in these very saloons.

We have been given certain figures about ticketless travel. It has been claimed that detection of ticketless travel has been reduced by 66 per cent. It is nothing actually. They have fallen by 66 per cent because you have made the punishment so deterrent that parties come to terms with your staff. Therefore, it is better that you take practical measures to check entry on platforms and on your trains. Thereby you would be able to save this loss of Rs. 25 crores from ticketless travel.

And lastly, Madam, this hardy annual, about these passes and PTOs issued to your officers. I was a Member of the Estimates Committee which after great consideration had decided that the passes of officers may be reduced to the same level as the passes of the staff, from six to three. And, the Railway Board has not cared in the least to consider this suggestion. This is not fair to the travelling public who are simply pushed out by these railway officers by their luggage and by their probably unqualified attendants and relations with them. You have to make up your mind to see that the railway official would not travel more than any other Government servant. An ordinary Government servant gets a pass once in 2 years. The Railway officers may have it once in one year if you like; I will go a little further than the Estimates Committee and suggest this. 3 passes are excessive. If it is necessary, because the staff is so powerful, that they must

have three passes, railway officers also may have 3 passes.

And lastly, you cannot solve the problem by increasing the fares and freights which the public are compelled to pay, unless you change the Railway Board.

The Railway Board is multiplying all the time. There are additional members, there are temporary members and expenditure even in a year like this is rising. It is rising simultaneously with a reduction of staff of 11,000 people. This is a shame. I shall unite with all the Opposition here, as I did before on another measure against the people to see that this increase in fares and freights will go, and I do hope also that people opposite who do represent the common man, will join with me and see that no increase in fares or freights takes place.

SHRIMATI LAKSHMIKANTHAMMA (Khammam) : We are glad to know he is a common man.

SHRI V. KRISHNAMOORTHY (Cuddalore) : The new Railway Minister does not know much of railways.

SHRI LOBO PRABHU : I hope there will be some attention paid to what I have said. Unless these railways run better, unless there is a saving of Rs. 100 crores as pointed out by the Auditor General, unless there is a saving of at least Rs. 30 or Rs. 40 crores as pointed out by me from those various items they are not entitled to raise the fares by one paise and they are not entitled to raise the freight by even less than one paise.

श्री अमृत नाहाटा (बाडमेर) : अध्यक्ष जी, सबसे पहले तो मैं अपने नये रेल मन्त्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने इस सदन के विभिन्न वर्गों और दलों द्वारा व्यक्त भावना-धौर का आदर करते हुये एक नई मिसाल हमारे देश के सामने पेश की है जिसकी आशा भूत पूर्व रेलवे-मन्त्रियों से नहीं की जा सकती थी। तीन ऐसे भूतपूर्व रेल मन्त्री इस सदन में हैं और उन तीनों को देखते हुए यह कहा जा सकता है

कि रेलवे मन्त्री भ्रक्सर दुर्घटनाओं के शिकार होते रहते हैं। वह स्वयं दुर्घटना मन्त्री होते हैं या नहीं होते हैं, यह मैं नहीं कह सकता हूँ लेकिन भ्रक्सर इस देश में राजनैतिक दुर्घटनाओं के शिकार हमारे रेल मन्त्री यहाँ रहे हैं। उसकी तीन मिसालें हमारे इस सदन में मौजूद हैं। लेकिन प्राज्ञ की बदलती हुई परिस्थितियों में हमारे माननीय नन्दा जी ने जो एक पहलकदमी की है, जो एक संवेदनशीलता का परिचय दिया है देश की जनता की भावनाओं के प्रति, और उनके प्रतिनिधियों की भावनाओं के प्रति वह सराहनीय है और मैं आशा करता हूँ कि उनके मन्त्रित्व काल में हमारे रेलवे में एक नई दिशा हमारे रेलों के प्रशासन में एक नया अध्याय प्रारम्भ किया जायगा। जैसी कि उन्होंने स्वयं घोषणा की है। हमारे रेलवे के प्रशासन में सुधार की, उसके अन्दर बचत की और अष्टाचार प्रादि को दूर करने की काफी गुंजाइश है तो इनको भी वह यथार्थ में कर पायेंगे ऐसी आशा हमें बंधती है।

यह सब कहने के बाद, एक विशेष चीज की ओर मैं रेलवे मन्त्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। रेलवे विभाग में कर्मचारियों का एक ऐसा वर्ग है कि जो एकदम उपेक्षित है, भुलाया गया है, जिसकी ओर प्राज्ञ तक कमी ध्यान नहीं दिया गया, उसके हितों की ओर मैं ध्यान दिलाना चाहता हूँ और वह वर्ग एक अजीब नाम से पुकारा जाता है। उसे पे-क्लर्क कहा जाता है। सारे भारत की रेलों में सिर्फ ११ सौ पे-क्लर्क हैं जो कि अपनी कम संख्या के कारण शायद अपने हितों की ओर किसी का ध्यान आकषित नहीं करा पाते। रेलवे में वेतन भुगतान की व्यवस्था यह है कि चाहे बड़े से बड़ा अधिकारी हो, चाहे छोटे से छोटा कर्मचारी हो, वह जहाँ कार्य करता है उसका वेतन उसके कार्य-स्थल पर दिया जाता है चाहे दफ्तर में काम करने वाला बड़ा अधिकारी हो, चाहे स्टेशन पर, बर्कसाप में या क्षेत्र में काम

करने वाला कर्मचारी हो, चाहे गैंगमैन हो जो जंगलों में रेलवे लाइनों पर काम करता है, जो भी कर्मचारी जहाँ काम करता है उसको उसके कार्य-स्थल पर वेतन का भुगतान किया जाता है। लाखों कर्मचारियों के करोड़ों रुपये का भुगतान हर माह केवल 11 सौ आदमी इस पूरे रेलवे विभाग में करते हैं। मैंने हिसाब लगाया है, यद्यपि अलग अलग रेलों में कार्य का अलग अलग मापदण्ड तय है लेकिन उसका कभी पालन नहीं किया जाता। यथार्थ में देखा यह गया है कि एक एक पे-क्लर्क एक एक महीने में पांच पांच लाख रुपये का भुगतान करता है जिसका नतीजा यह होता है कि उसकी कार्य-दक्षता तो कम होती है वह होती ही है, बहुधा और साधारण तथा बल्कि हमेशा ही मैकहूंगा होता यह है कि हर पे-क्लर्क को अपनी जेब से पैसे देना पड़ता है क्योंकि भुगतान में जो वह पैसे भ्रदा करता है, उसमें कमी रह जाती है और जब हिसाब देता है तो उसमें उतने पैसे का हिसाब नहीं दे पाता। कमी सौ सौ और कमी डेढ़ डेढ़ सौ रुपये, यहाँ तक कि कमी कमी एक साधारण पे-क्लर्क को हजार हजार रुपये अपनी जेबों से देना पड़ता है क्यों कि इतना बड़ा बोझ उनके ऊपर होता है कि उसके साथ वह न्याय नहीं कर पाते। वेस्टर्न रेलवे में यह नियत है कि एक पे-क्लर्क ढाई लाख रुपये की भ्रदायगी करेगा। लेकिन उससे पांच लाख रुपये की भ्रदायगी करायी जाती है जिसका कि भार वह उठा नहीं सकते। मगर उन्हें उठाना पड़ता है और उसके लिए उन्हें दण्ड पड़ता है, उनके वेतन से हर माह कटौती होती है। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि यदि प्राप इस कार्यभार को कम नहीं कर सकते तो कम से कम जो निश्चित है प्रापके यहाँ उससे अधिक कार्य तो इनसे न लीजिये। रेलवे बोर्ड में प्राप नए नए सदस्य भर्ती कर सकते हैं लेकिन छोटे लोग-11 सौ आदमी इतना बड़ा काम करते हैं इनकी संख्या नहीं बढ़ा सकते। इनकी भर्ती के लिए कहते हैं कि बचत अभियान चल रहा है

[श्री भ्रष्ट नहाटा]

नई नियुक्तियाँ नहीं करेंगे। इससे उनके ऊपर कार्य का बोझ बढ़ता जा रहा है और नये पे-क्लर्क्स रखे नहीं जा रहे हैं। इसलिए मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इनके काम का बोझ कम किया जाय। ढाई लाख, दो लाख रुपये से ज्यादा भ्रदायगी किसी पे क्लर्क से न कराई जाय और उसके लिये जितने पे-क्लर्क्स की आवश्यकता हो वह रखे जाय। और यह नाम भी भ्रजीब है—पे-क्लर्क का। ये लोग बैंक से रुपये लाते हैं—एक एक करोड़ रुपये, दस दस लाख रुपये और बीस बीस लाख रुपये बैंक से लेकर चलते हैं जिनको गिनने की भी फुसंत इन्हें नहीं होती। बोरों में रुपयों के नोट भर कर और विश्वास के आधार पर दस्तल्ल करके चले आते हैं। इसके बाद वह पैसा भापस में बाँट बाँट कर भ्रलग भ्रलग साइनों पर निकल जाते हैं लोगों को पैसे की भ्रदायगी करने के लिए। यह सरकारी खजाना है जो चल खजाना है जिसके रक्षक हैं वह, उस खजाने के पहरेदार हैं यह। दूसरे किसी विभाग में जो कर्मचारी यह कार्य करता है पैसा लेता है और देता है उसको कॅशियर कहा जाता है लेकिन इनको पे-क्लर्क कहा जाता है। रेलवे के तमाम पे-क्लर्क्स बराबर यह निवेदन करते आ रहे हैं कि उनका नाम बदला जाय। कहा जाता है कि नाम में क्या रखा है? नाम में बहुत कुछ रखा है। यही लोग जब बैंकों में जाते हैं या स्टेशनों पर उतरते हैं तो हेडी की निगाह से देखे जाते हैं और जगह जगह भ्रमानित होते हैं। बैंकों के भ्रधिकारी पूछते हैं कि भ्राप क्या है? पे-क्लर्क हैं। भ्रापकी तनल्वाह क्या है? 110 रुपये, 170 रुपये। तो नतीजा यह होता है कि इनको जगह जगह भ्रमानित होना पड़ता है, नीचा देखना पड़ता है। भ्रगर बैंक में जो कर्मचारी पैसा लेता है और देता है उसको कॅशियर क्यों कहा जाता है तो रेलवे में जो भ्रादमी पैसा लेता है और देता है उसको कॅशियर क्यों नहीं कहा

जाता है? और जो वेतन दर सरकार के दूसरे विभागों में कॅशियर्स के लिए नियत है वही वेतन दर और वही सुविधाएँ रेलवे के कॅशियर्स को भी प्रदान की जानी चाहिए और दुभाती-भ्यवहार यानी डिस्क्रिमिनेशन नहीं होना चाहिए।

तीसरी बात यह है कि इनकी सुरक्षा की व्यवस्था नहीं है। कई बार इनको लूटा गया है, इनके कत्ल हुए हैं। कभी कुछ भ्रसा पहले एक पे-क्लर्क और उसके साथ दो गार्ड्स को कत्ल कर दिया गया और खजाना लूटकर ले गये। यहाँ तक कि जो पे-क्लर्क पैसा ले जा रहा था, जिसकी हत्या हुई, भ्राजतक रेलवे ने उसके परिवार को कोई कोई भ्रुभावजा नहीं दिया। वे कहते हैं कि हमारे यहाँ भ्रुभावजे का कोई भ्राविधान नहीं है।

कुछ रेलवेज में पे-क्लर्क्स के लिए विशेष भोगियाँ होती हैं, कोचेज होती हैं, जिनमें तिजोरी होती हैं, सलाखें होती हैं और सुरक्षा की व्यवस्था होती है। लेकिन अब बचत के नाम पर उन कोचेज को खत्म किया जा रहा है। सुरक्षा भ्रधिकारियों ने, रेलवे सिन्वो-रिटी भ्राफिसर्ज ने और पेट्रोल-पुलिश ने यह शिफारिश की है कि हर रेलवे में इस प्रकार की सुरक्षात्मक कोचेज की व्यवस्था की जाय, लेकिन बचत के नाम पर उनको हटाया जा रहा है। बड़े बड़े भ्राफिसर्ज के लिए सैयून्ज कम नहीं किये जाते, लेकिन पे-क्लर्क्स के लिये जो पैसा लेकर भ्रदायगी के लिए निकलते हैं, सुरक्षा की व्यवस्था खत्म की जा रही है, उनके लिये थर्ड क्लास या सैकेण्ड क्लास में रिजर्वेशन की व्यवस्था भी नहीं की जाती है। उन से कहा जाता है तुम स्वयं रिजर्वेशन की व्यवस्था करा सकते हो तो करा लो। उन को जंगलों में पड़ा रहना पड़ता है, वहाँ वे पेमेन्ट्स करते हैं लेकिन उनकी सुरक्षा की कोई व्यवस्था नहीं है। दो पुलिस कर्मचारी जो उस के साथ रहते हैं उनकी भी यह जिम्मेदारी

नहीं है कि वे उस को हाथ तक लगायें और कई बार तो ऐसा देखा गया है कि वे बहुत ज्यादा ध्यान नहीं देते। इसलिए मैं चाहता हूँ कि इन पे-क्लब्स के धानेजाने के लिये विशेष कोषेज की व्यवस्था की जाय।

जब वे स्टेशन पर भ्रदायगी के लिये पहुंचते हैं तो गैंगमैनों या दूसरे लोगों की भ्रदायगी की व्यवस्था भी सारे देश में एक तरह की होनी चाहिए। होता यह है कि जब पे-क्लब पैसा लेकर आता है तो उस पर सब टूट पड़ते हैं—स्टेशन मास्टर, पी०डब्लू०आई०, गैंगमैन सब आते हैं, कोई बिल उठा कर ले जाता है, कोई कुछ ले जाता है क्योंकि उस पर काम का बोझ बहुत अधिक होता है, कोई व्यवस्थित ढंग से वहाँ पर बेतन का भुगतान नहीं हो पाता है। इस लिये सारे देश में भ्रदायगी की एक दृष्ट व्यवस्था रेलवे बोर्ड की तरफ से होनी चाहिये ताकि वहाँ पर कोई गड़बड़ न होने पाये।

मैं आशा करता हूँ कि रेलवे मंत्री जी इस छोटे से उपेक्षित वर्ग की तकलीफों की ओर ध्यान देंगे और उनको दूर करने की चेष्टा करेंगे।

श्री श्रीचन्द्र गोयल (चण्डीगढ़) : सभापति महोदया, रेलवे मंत्री जी के कल के व्यवहार से ऐसा लगा कि जो बजट सरकारी कर्मचारियों ने या पहले के किसी मंत्री की सलाह से बना था, मानों उसकी जिम्मेदारी वे अपने ऊपर नहीं लेना चाहते—इस प्रकार का भाव उन्होंने पैदा करने की कोशिश की है। मैं यह कहना चाहूँगा कि रेलवे मंत्रालय हमारे देश का सावर्जनिक क्षेत्र में काम करने वाला सबसे बड़ा उद्योग है जिस पर चार हजार करोड़ रुपये का सरमाया लगा हुआ है। इस प्रकार के विभाग को 5-6 महीने तक लगातार किसी मंत्री के बिना खाली छोड़ना इस बात की दलील है कि हमारी प्रधान मंत्री जी जिन

चीजों को प्राथमिकता देनी चाहिये, उनको प्राथमिकता न देकर दूसरी चीजों को अधिक प्राथमिकता देती हैं। उन्होंने अपनी कांग्रेस वर्किंग कमेटी के सदस्यों की नियुक्ति करना अपना पहला कर्तव्य समझा, लेकिन इस विभाग में एक पार्ट टाइम मंत्री से काम चलाती रहीं, जिनके पास पहले ही एक दूसरा विभाग था और जो बेचारे बैसे ही बीमार भी थे। मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस विभाग की तरफ ज्यादा तवज्जह देने की आवश्यकता थी।

सभापति महोदया, जब मैं रेलवे के फाइनेन्स की तरफ ध्यान डालता हूँ—पंचवर्षीय योजना में रेलवे बोर्ड ने जितने बजट की मांग की थी, उसके मुकाबले केवल 1525 करोड़ रुपये इस चौथी पंचवर्षीय योजना के लिये मिलता है। इसके साथ साथ जिम्मेदारी इस बात की आती है कि चौथी पंचवर्षीय योजना में हमारा यह रेलवे विभाग ३२६ करोड़ रुपये के साधन जुटाये ताकि पंचवर्षीय योजना के काल में जो इसके विस्तार की आवश्यकता है—विस्तार की आवश्यकता तो पड़ेगी ही, मैं समझता हूँ कि प्रायः-वर्ष 3 प्रतिशत की वृद्धि होती है हमारे पैसेन्जर ट्रेफिक के अन्दर और यह देखते हुए कि हमारे देश में कृषि का विकास हो रहा है, हमारे देश में उद्योगों का विकास हो रहा है, हमें यह अनुमान लगाना चाहिए कि हर वर्ष इन दोनों प्रकार के ट्रेफिक का दबाव हमारी अर्थव्यवस्था पर किस रूप में आनेवाला है। क्या हमारा मंत्रालय इस बात की तैयारी कर रहा है या नहीं कर रहा है ?

मैं यह कहना चाहूँगा कि हमारा रेलवे विभाग वह विभाग है जो एक-दो वर्ष पहले हमारे जैनरल रेवेन्यू में, हमारे देश के जैनरल बजट में सहायता करता रहा है, लेकिन अब दुर्भाग्य से स्थिति बदल रही है, अब यह घाटे में जाने लगा है। मैं आपके सामने सारा विवरण देकर यह स्पष्ट करूँगा कि किस

[श्री श्रीचन्द्र गोयल]

प्रकार से बँड-एण्ड-फील्टी प्लानिंग के कारण, किस ढंग से मंत्रालय के अन्दर जो मील-एडमिनिस्ट्रेशन है, उसके कारण, आज इस विभाग को इस स्थिति के अन्दर लाकर खड़ा कर दिया है कि यह हमारे लिये घाटे का सौदा बन गया है। जब मैं आगे की तस्वीर देखता हूँ तो मुझे बिलकुल काली तस्वीर दिखाई देती है। नन्दा जी ने सोचा होगा कि किसी न किसी प्रकार से जनता की आलोचनाओं से बचने के लिये पोलिटिकल प्रेशर के दबाव में आकर उन्होंने कुछ कदम उठाये होंगे, लेकिन एक मंत्री के नाते उन पर यह पवित्र कर्तव्य आया होता है कि वह आगे का भी विचार करें, अपने पॉजिटिव सोल्यूशनों के बारे में भी विचार करें। आज रेलवे विभाग पर जो जिम्मेदारियाँ आनेवाली हैं, क्या उन जिम्मेदारियों को वह निभाने की तैयारी कर रहे हैं या जैसे-तैसे कर के अपना समय निकालना चाहते हैं। उन्होंने कल कलाबाजी खाई है और यह देखा कि उन्होंने जो तर्क अपने पहले भाषण में दिये, बिलकुल उसके विपरीत आचरण कल उन्होंने किया। मैं उदाहरण देकर उनके सामने ये सारी चीजें स्पष्ट करूँगा। नन्द जी ने इस बात को स्वीकार किया है कि प्रतिवर्ष 45 करोड़ रुपये का घाटा हमारे पैसेन्जर ट्रैफिक के अन्दर पड़ता है और उन्होंने इस बार साढ़े पच्चीस करोड़ रुपये की व्यवस्था सामान के भाड़े में वृद्धि कर के उसको सन्सीडाइज करने की कोशिश की है। हालाँकि उनके भाषण में दलील यह दी गई थी कि अगर हम यात्रियों का किराया बढ़ाते हैं तो उसका हमारे देश की अर्थ व्यवस्था पर मुद्रास्फीति के रूप में कम असर पड़ता है, लेकिन अगर चीजों के सामान का भाड़ा बढ़ाते हैं, तो मुद्रास्फीति पर वह ज्यादा प्रभावकारी होता है, लेकिन मुझे दिखाई यह दिया कि सदस्यों से तो वह कहते हैं कि घाटा है लेकिन आचरण बिलकुल विपरीत करते हैं। मेरे भाई लोबोप्रभू ने ठीक कहा है कि आज

हमने सामान के भाड़े में जो वृद्धि की है, चूँकि उसमें इस प्रकार का सामान आता है जैसे चीनी, स्टील, सीमेंट, कार्बोसीन और ऐसी दूसरी चीजें जिनका रोजमर्रा की जिन्दगी से वास्ता पड़ता है, सभापति महोदया जिनका खासतौर से आप बहिनों के रोजाना के बजट से सीधा वास्ता पड़ता है, और उन सारी चीजों का भाड़ा बढ़ायेंगे तो क्या उसका असर सीधे तौर पर लोगों पर नहीं पड़ेगा। बात तो केवल इतनी है कि जिस तरह से पंजाबी में झटका करना कहते हैं और धीरे धीरे जिवह करना कहते हैं, शायद झटका वरदास्त करने की हिम्मत नहीं रखते, इस लिये जिवह करना चाहते हैं, उसको पता भी न चले और काम भी कर जाय। लेकिन देश की अर्थ व्यवस्था को दृष्टि में रखते हुए मैं कहना चाहूँगा कि यह ज्यादा हानिकारक है, इस से आप ज्यादा मुद्रास्फीति पैदा करेंगे यह व्यवस्था देश की अर्थव्यवस्था को ज्यादा बुरे तरीके से हिलाकर रख देगी।

नन्दा जीने अपनी उन जिम्मेदारियों का अहसास न करते हुए कल ही घोषणा कर दी कि जो 44.96 करोड़ रुपया हमें अगले वर्ष के प्लान के लिये जो अपने हिस्से का देना चाहिये था, उसके बजाय हम 31.96 करोड़ रुपया देंगे। इसलिये जैसा मैंने कहा इस बात की चिन्ता की जानी चाहिये कि अगले वर्षों में यहाँ की वित्तीय स्थिति का क्या बनेगा, रेलवे के विकास पर इस का क्या असर पड़ेगा, इस दृष्टि से इस पर विचार किया जाना चाहिये। सुन तो लीजिए। यह अर्थ-व्यवस्था और वित्त का पेचीदा मसला है। जरा इसको समझने के लिए अथल से काम करेंगे और पगड़ी हटाकर मेरी बात सुनगें, उसमें अथल का इस्तेमाल करेंगे तो जो कुछ मैं कह रहा हूँ उसके पीछे आपको तर्क दिखाई देगा। मैं यह कहना चाहता हूँ कि नन्दा साहब पंचवर्षीय योजना के अंतिम तीन वर्षों में फालतू दो सौ करोड़ रुपये की

व्यवस्था करेंगे लेकिन आज वे इस बात की प्लानिंग नहीं कर रहे हैं कि वे दो सौ करोड़ रुपये खर्च करके इनके पास कहां से जुटेंगे ? मुझे तो साफ दिखाई दे रहा है कि रेलवे के खर्चों के भ्रन्दर वृद्धि हो रही है। स्टील की कीमतें बढ़ी हैं। ये कमीशन मुकरंर किया गया है जोकि सरकारी कर्मचारियों के वेतन बढ़ाएगा। तो मैं कहना चाहता हूँ कि इन सब चीजों के बढ़े हुए मूल्य और सरकारी कर्मचारियों को बढ़े हुए वेतन देने से जो खर्चा बढ़ेगा उसका मुकाबला करने के लिए वे किस प्रकार से रेलवेज को साउण्ड लाइन्स पर चलाना चाहते हैं। नन्दा जी अभी अभी इस मंत्रालय में आये हैं। पता नहीं उन्होंने एडमिनिस्ट्रेटिव रिफार्म्स कमीशन की सिफारिशें पढ़ ली हैं या नहीं ? मैं चाहता हूँ कि वे उनकी सिफारिशों को या और जो दूसरी कमेटीज की रिपोर्टें हैं चाहे वह बांधू कमेटी की रिपोर्ट हो या कोई दूसरी हो, उनको देखें जिसमें कहा गया है कि रेलवे को साउण्ड कामशियल लाइन्स पर चलाना चाहिए। उसमें किसी प्रकार की राजनीति को दखल नहीं देना चाहिए वरना सार्वजनिक क्षेत्र के भ्रन्दर चलने वाले इस उद्योग को, जोकि हमारे देश की सेवा और आय का साधन था, बहुत बड़ा धक्का पहुँचेगा।

जहां तक सामान के यातायात का प्रश्न है, इसके ऊपर अभी साढ़े 25 करोड़ रुपये का बर्डेन लगाया गया है। वह बर्डेन शायद थोड़ा सा हलका हुआ होगा क्योंकि नन्दा जी ने, जहां तक फूडगेन्स का ताल्लुक है, दूधे का ताल्लुक है, उसकी दरों में कमी की है। इस कारण साढ़े 25 करोड़ की वह राशि कुछ कम हो जायेगी। मैं कहना चाहता हूँ कि जहां तक सामान के यातायात का प्रश्न है, जो एडीशनल बर्डेन उसके ऊपर डाल दिया गया है, उसके सम्बन्ध में नन्दा जी ने बड़ी मजेदार दलील दी जोकि मेरी समझ में नहीं आई। उन्होंने कहा है कि जो रोड ट्रान्सपोर्ट है उसके साथ मेल बिठाने के

लिए हमने इन चीजों की दरों में वृद्धि की है। इसमें मेल बिठाने का ताल्लुक कहां से आता है? उनके साथ तो सीधी प्रतियोगिता है। आपके नीचे की जमीन तो खिसकने लगी है। गुड्स ट्राफिक को धीरे धीरे रोड ट्रान्सपोर्ट खींचता चला जा रहा है। आज वह हर प्रकार की सुविधायें देते हैं। अगर माल गुम हो जाता है या खराब हो जाता है तो बहुत शीघ्रता के साथ उसके क्लेम पर फँसला करते हैं। गारन्टी के साथ बहुत जल्दी वे माल को निश्चित स्थान पर पहुँचाते हैं। दूर दूर तक जाने वाली चीजें और भनाज तो रेलवे के द्वारा जाता है लेकिन जो कीमती चीजें और थोड़े फासले पर जाने वाली चीजें हैं उनका धीरे धीरे हमारा जो सड़कों का यातायात है वह आपके पास से खींचता जा रहा है। ऐसी दिशा में आप किस प्रकार से उनकी प्रतियोगिता में और उनके मुकाबले में टिक पायेंगे जबकि एक अतिरिक्त बोझ आप डालने जा रहे हैं—कम से कम यह बात मेरी समझ में नहीं आई।

15.47 hrs.

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

इसके साथ साथ में एक बात यह कहना चाहता हूँ कि नन्दा जी ने अपने बजट भाषण में कहा है कि पिछले वर्ष हमें इस प्रकार की प्राप्ति थी कि 9 मिलियन टन्स का भाड़ा और ट्राफिक उपलब्ध होगा लेकिन उसके मुकाबले में साढ़े 5 मिलियन टन्स का ट्राफिक आपके उपलब्ध हुआ है। तो क्या आप दीवार पर लिखा हुआ पहचान नहीं रहे हैं कि आज रूमान किस तरफ है। यह ट्राफिक आपके तरफ आकृष्ट होने के बजाये आपसे दूर भागता जा रहा है। क्या आप इस बात की व्याख्या करेंगे कि आपके विभाग आपके कौन से साधन उपलब्ध करने जा रहा है कि जिससे इस सारे सामान के यातायात को आप अपनी आकृष्ट कर सकें। इसके साथ साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि क्या आप अपनी कार्यक्षमता, एफीशियेंसी को बढ़ाने के लिए कोई उपाय सुझायेंगे ? आप तो

[श्री श्रीचन्द गोयल]

सदाचार समिति के अध्यक्ष रहे हैं। आज भिन्न भिन्न स्तरों पर जो भ्रष्टाचार दिखाई देता है वह आपकी नोटिस में भी आया होगा तो उस भ्रष्टाचार को दूर करने के लिए आप क्या उपाय करेंगे ताकि यातायात आपकी तरफ आकृष्ट हो और जिस प्रकार के अनुमान आपने लगाये हैं उनको आप पूरा कर पायेंगे? मैं कहना चाहूंगा कि जिसके साथ आपका मुकाबला है जबतक उससे बेहतर सुविधायें आप नहीं देंगे आप अपनी कार्यक्षमता, एफीशिएन्सी नहीं बढ़ायेंगे तबतक आप ऐसी आशा न रखें कि ये जो लक्ष्य आपने रखे हैं, अगले वर्ष सामान और यातायात के लिए उनको आप पूरा कर पायेंगे। मैं समझता हूँ आज इस बात की जरूरत है कि जो आपने साढ़े 25 करोड़ रुपए का अधिक बोझा यातायात के ऊपर डाला है उसको वापिस लें। तभी आपके लिए सम्भव होगा कि जो लक्ष्य आपने रखा है वह पूरा हो और जिस प्रकार आप नफा कमाना चाहते हैं वह आप कमा सकें।

इसके साथ साथ मैं यह भी कहना चाहूंगा कि आपके विभाग में जो योजनायें बनती रही हैं उनमें मुख्यतः तीन प्रकार के दोष रहे हैं। तो यह एक दोष रहा है कि अनेकोनामिक सेक्टर के अन्दर आप रेलवे लाइन्स का विस्तार करते रहे हैं राजनीतिक दबाव में आकर आपने ऐसा किया और फिर एक यह नियम बन गया कि हर एक राज्य को एक नयी रेलवे लाइन मिलनी चाहिए बिना इस बात का विचार किए हुए कि जो नई लाइन हम डालने जा रहे हैं वह आर्थिक दृष्टि से आपके लिए लाभकारी सिद्ध भी होगी या नहीं। इस सम्बन्ध में मैं दो एक उदाहरण देना चाहूंगा। पूना में एक लाइन है जिसपर आप 6 करोड़ रुपया खर्च कर चुके हैं और अभी उसको चालू करने के लिए लगभग साढ़े तीन करोड़ रुपए और खर्च करने पड़ेंगे। इसी प्रकार राजस्थान में उदयपुर-हिम्मतनगर लाइन है जिसपर आपने 13 करोड़ रुपया खर्च किया

है क्या आपने पता किया है कि वहां पर सिर्फ एक मालगाड़ी रोज चलती है और एक पसेन्जर जाती है जोकि आधी खाली रहती है। इस बात की आप जांच-पड़ताल करवा लें कि जो कुछ मैं कर रहा हूँ उसमें सत्यता है या नहीं। तो एक तो जैसा मैंने कहा कि अनेकोनामिक सेक्टर में आपने विस्तार किया है।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि आपने कई क्षेत्रों में प्रोवर एक्सपैशन किया है। और वह इस कारण कि प्लानिंग कमीशन और आपके मन्त्रालय ने आपको जो आंकड़े दिए उनमें अन्दाजा सही नहीं लगा। उदाहरण के लिए सन् 60 में यह कहा गया था कि 65 के अन्दर जो कोल का प्रोडक्शन है वह 105 मिलियन टन होगा लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि सन 70 के अन्दर भी 105 मिलियन टन का प्रोडक्शन नहीं होगा। इसी प्रकार से कहा गया था कि 65 के अन्दर 9.3 मिलियन टन स्टील का प्रोडक्शन होगा लेकिन 69 में हम देख रहे हैं कि 7 मिलियन टन से भी कम उसका प्रोडक्शन है आपने उन अन्दाजों के आधार पर अपना सारा विस्तार किया लेकिन आपकी सारी कॅंपासिटी, रोलिंग स्टाक की और दूसरी, बेकार गई क्योंकि सही आंकड़े आपको नहीं दिए गए थे। इसलिए मैं यह कहना चाहूंगा कि आपका जो विस्तार है, जो आपकी योजनाएँ हैं वह अनबैलेंस्ड हैं और उसके लिए खास तौर पर मैं यह कहना चाहूंगा कि जब भी आप उसका विस्तार करते हैं तो आपको तीन चीजों का विचार करना पड़ता है, उसकी तीन आवश्यकतायें होती हैं। एक तो जहां से आप माल भेज रहे हैं वहाँ पर उसका लदान करने की सुविधा है या नहीं, वहां आप गाड़ी खड़ी कर सकते हैं या नहीं, दूसरे जो लाइन आपने बिछाई है उसके ऊपर अनेक टरपेटेड, बिना रुके हुए जो सामान है वह जा सकता है या नहीं, और तीसरी आवश्यक बात जो है, जिसकी ओर मैं आपका ध्यान खींचना चाहूंगा वह यह है कि जो रिसेविंग एन्ड है,

जहां माल जाना है, वहां पर उसको क्लिअरेंस देने के लिए सारी व्यवस्था है या नहीं और वह माल वहां पर जाकर रुक सकेगा। मंत्री महोदय हरियाणा के प्रतिनिधि हैं, उनको पता है कि 1967-68 में वहां सारे स्टेशनों पर कितनी मुद्दत तक प्लेटफार्मों पर बोरे के बोरे घनाज और दूसरी चीजें पड़ी हुई थीं, रेलवे उनको उठाने की स्थिति में नहीं थी। क्या आपने इस बात का विचार किया कि आपकी योजनाओं में कहां पर कमी है? जब तक आप इस के अन्दर सुधार नहीं करेंगे और जब तक इस प्लेनिंग को आप ठीक दिशा नहीं देंगे तब तक मैं समझता हूं इस के अन्दर सुधार नहीं हो सकता।

इसके साथ-साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि हमने जो कुछ पुराना भेयार रक्खा था, जो पुरानी कसौटी रखी थी नई लाइनों के लिए वह यह थी कि पहले और छः साल के बाद और ग्यारह साल के बाद आप यह देखेंगे कि यह लाइनें फायदा देने लगी हैं या नहीं।

श्री रणधीर सिंह : हम चाहते हैं कि अन्-एकानमिक लाइनें न हों।

श्री श्रीचन्द्र गोयल : हमें सारी चीज को देखना है। आप ही इस के ठेकेदार नहीं हैं। क्या आप सारे हिन्दुस्तान की अर्थ-व्यवस्था पर विचार नहीं करेंगे, एक एक लाइन को ले कर कि सारा हिन्दुस्तान किधर जा रहा है? मैं समझता हूं कि हमारा कर्त्तव्य है कि हम सरकार का ध्यान इसकी ओर दिलायें। आपने जो कसौटी पहले रखी थी, पुराने वक्त में, उसको देखते हुए आज एक लाइन पर दसगुना ज्यादा खर्च होता है। इसलिए मैं समझता हूं कि आप को यह कसौटी बदलनी चाहिए। आप 6 और 11 साल के बजाय 3 और 5 साल की कसौटी रखें ताकि जो लाइन आपने डाली है उसके बारे में पता लग सके कि वह लाभकारी है या नहीं।

जो आप की बर्क-शाप्स हैं आप उनका पुनर्संगठन करें। कम से कम 25 हजार आदमी फेन्शनल बेसिस पर जिस वर्कशाप में हैं उनको आप अर्गनाइज करें। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि आज आपके निर्णयों में ढील रहती है, निर्णय लेने वाले सरकारी अधिकारी उरते रहते हैं कि पता नहीं जो मंत्री महोदय हैं उनको हमारा निर्णय पसन्द आयेगा या नहीं। इसको हम बिल्कुल छोड़ दें। उनको इस बात की छूट होनी चाहिए कि सार्कंड और कामर्शल बेसिस पर उद्योग को बढ़ाने के लिए वह जो ठीक निर्णय समझें उसको निष्पक्ष नीति से बिना किसी भय और बिना किसी पक्षपात के ले सकें। जब आप इस प्रकार की स्थिति इसके अन्दर लायेंगे तभी सफलतापूर्वक अपने काम को कर सकेंगे।

इसके साथ साथ मैं सिर्फ अपने कामर्शल क्लब्स के सम्बन्ध में, जिनका मैं रिप्रिजेंटेशन करता हूँ, कहना चाहूंगा। चूंकि सौभाग्य से या दुर्भाग्य से श्री नन्दा आई० एन० टी० यू० सी० के प्रेजिडेंट हैं, इसलिए मैं चाहूंगा कि रेलवे मंत्री के नाते.....

श्री राम सुमन सिंह (बक्सर) : प्रब श्री नन्दा हट गये।

श्री श्रीचन्द्र गोयल : हट गए तो अच्छा हुआ। जो भी प्रेजिडेंट हैं उनको वह अपने दिमाग में न रखें। श्री पुनाबा ने अपने सामने यह सिद्धान्त रक्खा था कि रेलवे में जितनी भी कटेगरी-वाइज यूनियम्स हैं उनको रिकग्निशन मिलना चाहिए। आज क्या स्थिति है? मैं निवेदन करना चाहूंगा कि जो एक या दो बड़े बड़े संगठन हैं उनको छोड़ कर जितने भी कटेगरी-वाइज अर्गनाइजेशन है, कोई भी उनकी बात नहीं सुनता है, उनसे लाखों रुपये रिश्वत के मांगे जाते हैं उनकी मांगों पर विचार करने के लिए। इसके लिए आवश्यक है कि मंत्री महोदय अपने समय में एक पुण्य कार्य कर जाएं कि जो भी कटेगरी-वाइज यूनियम्स हैं उनमें से

[श्री श्रीचन्द गोयल]

एक एक को रिक्रूनाइज किया जाये। उसके बाद उनका फेडरेशन बने। भ्राज जो स्थिति है वह उनके माफिक नहीं आती इसलिये सरकार उनको स्वीकार नहीं करना चाहती। मैं कहना चाहूंगा कि भ्राज जो कटेगरी-वाइज यूनियन्स हैं उनको अपने ग्रीवान्सेज और शिकायतों को रेलवे बोर्ड के सामने और सरकार के सामने रखने का मौका क्यों न दिया जाय ? भ्राज इस बात को कह कर इस बात से इन्कार कर दिया जाता है कि वह बड़े फेडरेशन के अंग नहीं है। मैं समझता हूँ कि यह बड़ी गलत स्थिति है। भ्राज केवल कागजों पर ही उनकी मेम्बरशिप रह गई है, उन संगठनों के नीचे से जो जमीन है वह खिसकने लगी है। इसलिए भ्राज इसको प्रत्यक्ष रूप से सामने रख कर कोई निरायण करें।

जहाँ तक दिल्ली का सम्बन्ध है, उसकी एक इंडस्ट्रियल कमेटी बनी थी। यहाँ के काम-धर्म क्लर्क्स की काफी दिनों से कई शिकायतें चल रही हैं। जो कटेगरी-वाइज स्टाफ है उनके भ्रा जाने से उनकी जो एक चेन है वह समाप्त हो जाती है। इसके साथ ही जो दूसरी कटेगरीज है उनकी प्रोड्स सही तरीके से रिवाइज नहीं हुई हैं। भ्राज तक उनको हम ठीक नहीं कर पाये हैं। मैं समझता हूँ कि उनके ऊपर भी भ्राज सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे।

SHRI P. M. MEHTA (Bhavnagar) :
Sir, there is no quorum in the House.

MR. DEPUTY SPEAKER : Let the quorum bell be rung.....now there is quorum Shri Nitiraj Singh Choudhary.

श्री नीतिराज सिंह चौधरी (होशंगाबाद) :
उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बोर्ड के बारे में मेरी एक मान्यता रही है, और दिन प्रति दिन वह मान्यता बढ़ती गई है कि वह एक बहुत बड़ा कैदखाना है। जो भी मंत्री उसके अन्दर जाते

हैं वह उसमें जकड़ जाते हैं और अपनी बुद्धि के अनुसार काम नहीं करते, वह रेलवे बोर्ड की मर्जी के अनुसार चलते हैं। अब देखना यह है श्री नन्दा, जो जनता के प्रतीक और कामगारों के जिम्मेदार कार्यकर्ता के रूप में आये हैं, इस कैदखाने से कितना निकल पाते हैं। इस कैदखाने के अन्दर पहुँचते ही उनसे इस कैदखाने के जिम्मेदार अधिकारियों ने जो रेलवे बजट प्रस्तुत करवाया है वह उसके अधिकार को बतलाता है। श्री नन्दा ने उससे निकलने की कोशिश की और तीसरे दर्जे के रेल के भाड़े में जो बढ़ोतरी हुई थी उसको वापस ले लिया, लेकिन जिन दूसरी चीजों के बारे में कई सदस्यों ने उल्लेख किया उनके भाड़े अभी बढ़े हुए हैं और उनके बारे में मुझे कुछ बातें कहनी हैं। विशेषकर मैं रेल के कामगारों के बारे में उनका ध्यान आकषित करना चाहता हूँ।

रेलवे में बहुत सी थर्ड क्लास एम्प्लायीज की कटेगरीज हैं, जिनमें स्टेशन मास्टर, असिस्टेण्ड स्टेशन मास्टर, पे क्लर्क्स, गुडस क्लर्क्स, कामशाल स्ट्राफ आदि आते हैं। उन सबकी भरती की योग्यताएं एक सी हैं, पर उनके शुरू शुरू के वेतन राशियां अलग-अलग हैं। क्या मैं आशा करूँ कि जब हर आदमी की भरती की योग्यताएँ एक हैं तो उनके शुरू के वेतन भी एक से हो ? भ्रागे जाकर उनमें काम के अनुसार बढ़ोतरी हो सकती है और जिम्मेदार पदों के अनुसार परिवर्तन हो सकता है।

श्री नन्दा ने कहा कि रेलवे का खर्च बहुत है और यदि खर्च से ग्रामदनी कम होगी तो रेले नहीं चल सकेंगी। यह बात बिल्कुल सही है कि कोई भी संस्था खर्च से ग्रामदनी कम होने पर चल नहीं सकती है। हम लोगों को देखना यह है कि जिस तरह से रेलवे चल रही है उसमें उस पर जो खर्च हो रहा है वह ठीक तरह से हो रहा है या नहीं। इसके बारे में मैं कंट्रोलर एंड आडिटर जनरल की रिपोर्ट की और सदन का, और विशेषकर रेलवे मंत्री

महोदय का, ध्यान दिलाना चाहता हूँ। उसके बाद जो बातें सदन में कही जा चुकी हैं उनके सम्बन्ध में कहूंगा।

16.00 hrs.

रेलवे मंत्रालय यह स्वीकार करता है कि प्रतिवर्ष 25 करोड़ रुपये का घाटा रेलवे को बिना टिकट यात्रियों से होता है। तब इस को मिटाने के लिए क्या किया जा रहा है यह बात मेरी समझ में नहीं आती। दिखाई यह देता है कि हर बड़े स्टेशन व हर जंक्शन पर गाड़ी पहुँच भी नहीं पाती है और उसके पहले ही खड़ी हो जाती है और उस स्थान को लोग जनता स्टेशन कहने लग गए हैं और बिना टिकट मुसाफिर वहाँ उतर जाते हैं। उस स्टेशन पर गाड़ी बिफोर टाइम पहुँच जाती है चूँकि प्लेटफार्म पर उस समय जगह नहीं होती है, इस वास्ते गाड़ी को वहीं ठहरा दिया जाता है। गाड़ी पहले पहुँचने का कारण भी अक्सर यह रहता है कि गाड़ी के चलने का समय बढ़ा दिया गया है, उसको इतना बढ़ा कर रख दिया गया है कि गाड़ी समय से पहले आ जाती है। मैं उदाहरण देता हूँ। मध्य रेलवे के जबलपुर इटारसी सैक्शन पर पहले सिगल लाइन थी। उस वक़्त पैंस्रर ट्रेन साढ़े छः घंटे पहुँचने में लेती थी। अब उसको डबल कर दिया गया और गाड़ी साढ़े नाँ घंटे लेती है। सिगल से उसको डबल लाइन किया तो उसके पहुँचने में डबोड़ा समय लगा। अब अगर चार लाइने वहाँ प्राप कर दें तब तो साढ़े बारह घंटे ही लगेंगे। जब इसके बारे में पूछा जाता है तो कहा जाता है कि इंजीनियरिंग डिफिकल्टी है या दूसरी कठिनाई है। लेकिन मुसाफिर जो चलते हैं वे देखते हैं कि छोटे छोटे स्टेशनों वगैरह पर गाड़ियाँ प्राधा प्राधा और पीन-पीन घंटा खड़ी रहती हैं। यदि रनिंग टाइम बराबर हो गाड़ियाँ समय से पहुँचने लगे तो खर्च में भी बचत हो सकती है और बिना टिकट जो ट्रेवल होता है, वह भी कम हो सकता है।

मैं खूब सोच समझ कर कह रहा हूँ कि रेलवे बोर्ड अपने सुपरविजन में फेल हुआ है। रेल के कर्मचारियों का रेल के कामों के ऊपर सुपरविजन नहीं है। प्राप प्राकड़ों को देखेंगे तो प्रापको पता चलेगा कि रेलवे में सुपरविजन पर जितना खर्च हो रहा है उतना किसी दूसरे संस्थान पर नहीं होता है। यहाँ बहुत ज्यादा खर्च होता है और इसको घटाया जा सकता है। हालत क्या है, यह मैं प्रापको बतलाना चाहता हूँ। जहाँ पर डबलिंग हो रहा होता है या ट्रेक को ठीक ठाक किया जाता है तो जो सामान उसमें लगाया जाता है वह बहुत ही बटिया-बखें का होता है, बेसाल्ट के बदले शेल लिया जाता है और कड़ी गिट्टी के बदले मुलायम गिट्टी इस्तेमाल में लाई जाती है। मस्टर रोल में जिन के नाम लिखे जाते हैं वे वहाँ हाजिर नहीं होते हैं। किसी का अंगूठा लगा लिया जाता है और पेंसा खर्च हुआ बंटा दिया जाता है। यह जो चीज है इसकी तरफ भी ध्यान दिया जाए तो बहुत सा खर्चा जो नाजायज होता है वह बच सकता है और जो घाटे की प्राप बात करते हैं वह भी कम हो सकता है।

सुपरविजन के फेल्योर की एक दूसरी घटना मैं प्रापके नोटिस में लाना चाहता हूँ। प्राभी राष्ट्रपति जी उत्तर भारत से दक्षिण गए थे। इटारसी से एक डीजल इंजन उनकी ट्रेन में लगा। वहाँ हमेशा यह नियम रहा है कि दो इंजन लगते हैं लेकिन एक ही लगाया गया और उसमें भी दोष था। इसको जानते हुए भी कि इसमें दोष है, उसको लगा दिया गया। जब ट्रेन बेतूल के प्रासपास पहुँची तो इंजन खराब होगा। दूसरा इंजन प्राया तब वह ट्रेन चली। दूसरी घटना उपराष्ट्रपति के साथ घटी। उनको जबलपुर से पटना जाना था। जबलपुर से एक कोच लगनी थी। लेकिन इटारसी के प्राधिका-रियों ने कोई ध्यान नहीं दिया और वहाँ से वह ट्रेन दो घंटे लेट चली। जब पूछा गया कि ऐसा क्यों हुआ तो बताया गया कि हम को प्राधुम

[श्री नीतिराजसिंह चौधरी]

ही नहीं था कि इसमें वाइस प्रेजिडेंट की कोच जोड़ी जानी थी। वहाँ इतने उच्च अधिकारी रहते हैं लेकिन उनको पता ही नहीं था कि वाइस प्रेजिडेंट को उस ट्रेन से जाना था। इस प्रकार का उत्तर कहीं तक शोभनीय है, इसको ध्यान देखें।

एक बहुत ही प्रजीब बात की ओर मैं ध्यान का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। खंडवा हिंगोली लाइन पर जो मुसाफिरों से किराया भाड़ा लिया जाता है वह दूसरी ट्रेज पर जो किराया लिया जाता है, बहुत ज्यादा है। इसका जवाब यह दिया जाता है कि ऐमा इसलिए है कि इस गाड़ी से मुसाफिर कम जाते हैं। जब आप भाड़ा इतना ज्यादा लेते हैं तो मुसाफिर तो कम जायेंगे ही। अगर आप थर्ड क्लास के मुसाफिरों से फर्स्ट क्लास का किराया चार्ज करें तो बिल्कुल भी मुसाफिर नहीं रहेंगे। जब रोड ट्रांसपोर्ट में पैसा कम पड़ता है तो कोई गाड़ी स क्यों जाएगा। यदि भाड़ा नियमित रखा जाए, उतना ही रखा जाए जितना दूसरी जगह है तब ज्यादा मुसाफिर सफर करेंगे और धामदनी भी बढ़ेगी।

अब मैं अपने प्रदेश के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। मध्य प्रदेश देश के बीच में है। आप देखें कि उत्तर, पूर्व, दक्षिण और पश्चिम भारत में पुरानी रेलवे लाइनों पर पैसेंजर ट्रेज की संख्या को ड्योड़ा और दुगुना कर दिया गया है। लेकिन यहाँ पर कोई वृद्धि नहीं हुई है। भोसावल से मानकपुर और धामला से धागरा तक जो ट्रेन पहले चलती थी, वही धाज भी चलती है, सिर्फ एक जनता और चेली है। इस क्षेत्र की धाम मांग रही है कि ट्रेनें बढ़ाई जाएं। उनकी मांग रही है कि जबलपुर से दिल्ली, भोपाल होते हुए एक डायरेक्ट एक्सप्रेस ट्रेन उनको दी जाए। दूसरी यह मांग रही है कि एक पैसेंजर ट्रेन जबलपुर और भोसावल के बीच चले।

आप टाइम टेबल को देखेंगे तो आपको निश्चित होगा कि कुछ स्टेशन ऐसे हैं उनको धाराम हमेशा से उपलब्ध रहा है और अब भी उनको धाराम प्राप्त है। लेकिन कुछ स्टेशन हैं जहाँ सब गाड़ियाँ रात में ही पहुँचती हैं, दिन में कोई नहीं पहुँचती है। शायद रेलवे बोर्ड ने यह सोच रखा है कि वहाँ के रहने वाले सब निगाचर हैं। रात में वे जागते हैं और दिन में सोते हैं। इस ओर भी ध्यान का ध्यान जाना चाहिए।

बम्बई हावड़ा में बहुत पुरानी ट्रेन है। उसमें एक डिब्बा जोड़ने की बात चली थी। लेकिन जवाब यह दिया गया कि कंपैसिटी नहीं है। बहुत सी एक्सप्रेस ट्रेज का और सभी मेल ट्रेज का डीजलाइजेशन हो गया है और उनके साथ बारह के बदले सोलह-सोलह और सतरह सतरह कोविज लगने लगी हैं, लेकिन 7 डाउन और 8 अप का डीजलाइजेशन नहीं हुआ है और इसमें एक बोगी के लिए भी कहा जाता है तो उत्तर मिलता है कि कंपैसिटी नहीं है। सिट्रल रेलवे की जो मेल ट्रेज हैं, उनका डीजलाइजेशन नहीं किया गया है पहले रुहा गया था कि 1 अप्रैल तक होगा। अब कहा जाता है कि 1 अक्टूबर तक हो जाएगा। शायद धागे चल कर कहा जाय कि 1 अप्रैल 1971 तक होगा। मैं चाहता हूँ कि इस ओर भी ध्यान दें। अनइकोनॉमिक ब्रांच लाइज के बारे में रेल विभाग ने एक कमेटी नियुक्त की थी। उस कमेटी ने मध्य प्रदेश के बीच के भाग का जो नैरो गेज है और जिस को सतपुड़ा रेलवे लाइन कहते हैं, अध्ययन किया था। उसकी बाबत उसने अपनी रिपोर्ट में यह लिखा है :

The system carries heavy passenger traffic, numbering over eighty lakhs and goods traffic of over thirteen lakh tonnes per annum. There is, therefore, no question of this Narrow Gauge system being closed down.

The area served is largely forest area and there is considerable traffic in forest

produce, There is also substantial traffic in foodgrains, minerals, such as manganese are as well as coal.

There is no question of considering the closing down of this system. In accordance with the general policy, therefore, the conversion of the system into Broad Gauge has to be considered. From the traffic point of view the northern section is :

- (1) Parasia - Chindwara-Seoni-Nainpur-Mandla Fort ;
- (2) Jabalpur -Nainpur-Balaghat-Gondia and branches and
- (3) Chindwara-Nagpur and branches.

We consider that surveys should be conducted for the gradual conversion into Broad Gauge of the Northern Section.

में मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि इस सिफारिश की बावत वह क्या करना चाहते हैं।

आज देश में तीन हजार किलो मीटर से ऊपर की मीटर और नौरो गेज लाइन का कन्वर्शन ब्राड गेज में हो रहा है। मैं जानना चाहता हूँ कि इसको आपने क्यों एक ही जगह पर केन्द्रित किया है, सारे देश में उसका क्यों नहीं विभाजन किया जा रहा है। सब रेलों को क्यों नहीं इस स्कीम के अन्तर्गत लिया गया, यह मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ।

नई रेलवे लाइज का सर्वे सारे देश में चल रहा है लेकिन मध्य प्रदेश में कोई भी नई रेलवे लाइन का सर्वे नहीं हो रहा है। एक लाइन गुना-मन्शी लाइन के लिये पैसा खर्च किया जा रहा था लेकिन उसको बीच में ही रोक दिया गया है। वहाँ भी अब कुछ काम नहीं हो रहा है। मध्य प्रदेश एक ऐसा अभाग्य प्रदेश है जिस में सिर्फ दो लाइनें हैं। हजारों लाखों बर्ग मील का वह क्षेत्र है। वह बन्द पड़ा है। वहाँ कोई यातायात के साधन नहीं है। यदि झाँसी टीकमगढ़, छतरपुर, सागर सियनी, जगदलपुर बाइजग लाइन का सर्वेक्षण किया जाये तो इस

प्रदेश का काफी विकास हो सकता है। वहाँ खनिज पदार्थ बहुतायत से होते हैं। वह घाटि-वासी क्षेत्र है। वहाँ जंगल इतने ज्यादा खुल जायेंगे जिनका कोई ठिकाना नहीं है।

रेलवे ने स्टाफ के लिए क्वार्टर बनाये, बिल्डिंग बनाई। कम से कम मेरे क्षेत्र में मकान और इमारतें बनाई। डर्बालिग के काम के बाद तीन सालों में उन सभी इमारतों को तोड़ा जा रहा है। समझ में नहीं आता कि ऐसा क्यों किया जा रहा है। तिवारी जी ने कहा और उससे मैं पूरांतः सहमत हूँ कि हर पांच मील पर स्टेशन होना चाहिये ताकि लोगों को सुविधा हो। लेकिन आप देखें कि हमारे क्षेत्र में नौ-नौ और दस-दस मील पर स्टेशन हैं। जो स्टेशन बने भी ये उनको तोड़ा जा रहा है, उनको बन्द किया जा रहा है। अगर पेंसजर ट्रेज को खालू रखा जाए तो लोगों को सुविधा होगा। जो चीज बन चुकी है, उसका उपयोग अगर किया जाता रहेगा तो रेलों को आमदनी होगी।

तिवारी जी ने कहा कि बिहार इतना बड़ा प्रदेश है लेकिन फिर भी वहाँ केवल एक डिविजन है। मध्य प्रदेश बिहार से बड़ा है। वहाँ भी एक ही डिविजन है। वह जबलपुर में है। झाँसी डिविजन उत्तर प्रदेश में है। वह इतना बड़ा हो गया है कि उसकी व्यवस्था ठीक से नहीं हो पाती है। भोसाबल डिविजन के अन्तर्गत में इटारसी जंक्शन है। इटारसी देश का बहुत बड़ा जंक्शन है जहाँ से 84 अप और डाउन ट्रेज 24 घंटे में गुजरती है। दिन प्रतिदिन उन की संख्या बढ़ती जा रही है। ऐसी हालत में यह नितान्त आवश्यक हो गया है कि डिविजनों का रिआर्गनाइजेशन किया जाए और एक डिविजन मध्य प्रदेश की राजधानी भोपाल में रखा जाए तो उचित होगा। मैं चाहता हूँ कि आप इस पर भी ध्यान दें।

अब मैं अपने क्षेत्र के सम्बन्ध में दो-तीन बातें मंत्री महोदय के सामने रखना चाहता

[नीतिरान सिंह चौधरी]

हूँ। मध्य प्रदेश में मुसाफ़िरोँ के लिए कोई सुविधायें उपलब्ध नहीं हैं। स्टेशनों पर जो त्रिजिज बने हुए हैं, उन पर कोई छत नहीं है। स्टेशन प्लैटफार्म नीचे हैं, इसलिए लोगों को उतरने चढ़ने में असुविधा होती है। प्लैटफार्म पर पानी की व्यवस्था नहीं है और कोई साया नहीं है। प्लैटफार्म पर कहीं-कहीं शैड बने हैं, जिनके सामने गाइज बँन आता है, जिससे पार्सल निकालकर शैड में रखे जाते हैं। मुसाफ़िरोँ की सुविधाओं का ध्यान नहीं रखा गया है मंत्री महोदय को इस तरफ ध्यान देना चाहिए।

हमने मंत्री महोदय को लिखा है—हम उनके उत्तर की आशा में बँठे हुए हैं—कि जबलपुर से, वाया इलाहाबाद और वाया इटारसी, दिल्ली तक जब डायरेक्ट ट्रेन नहीं होती है, तब तक मेल और एक्सप्रेस में डायरेक्ट डिब्बे जोड़ दिये जायें। जबलपुर एक बहुत बड़ा फ्रीजो केन्द्र है, जहाँ आर्मी के दो डिबिजन रहते हैं। वहाँ सिग्नल ट्रेनिंग दी जाती है। सैकड़ों आदमियों को दिल्ली आना पड़ता है। इस लिए यह आवश्यक है कि जबलपुर से हर रास्ते से, इलाहाबाद से और इटारसी से डायरेक्ट डिब्बे हों। कटनी-बीना से दो डिब्बे हैं। मैं आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय इस माँग पर विचार करेंगे और यात्रियों को यह सुविधा देने की व्यवस्था करेंगे।

धन्यवाद।

SHRI MURASOLI MARAN (Madras South): Mr. Deputy-Speaker, it appears the same group from the Railway Board, the experts and civil servants have steam-rollered a budget resulting in ripples of inflation and little concern for the common-man. As the hon. Minister himself has confessed, he has stepped into the shoes of somebody and is feeling

the pinch of it. My question is why a man of such vast experience, twice the Acting Prime Minister of India, who was adorning the *gaddi* of several important Cabinet posts, should adopt a baby, a sick baby gasping for breath. He should have meritoriously come forward to this House and asked for some time to prepare and present his own budget, and the House would have willingly given its consent. It is a pity he has lent his name as the author for a ghost-written stuff which will be remembered as the worst ever budget in the history of our nation.

We are glad that he had no other go except to retrace his steps, and has saved the poor third class passengers and the commuters who form 98.5 per cent of the total number of passengers. Perhaps for the first time, the budget proposals are modified by another mini-budget before the House starts discussing them. I think it is a watershed in our young democracy for the Opposition parties acted as the spearhead of a movement which is highly unorganised, but strongly based on the feelings of the public at large. It is a triumph of the Opposition parties, and triumph of the common man against bureaucracy.

Once again, I ask the question: why did he not consult Opposition parties even before the proposals were under consideration? He could have saved his face. He could have set up a healthy precedent because the Railway Budget is not as secret as the General Budget. I request him to be candid with the Opposition parties and take them into confidence so that a healthy trend in our democracy is formed and practised in the turbulent days ahead.

We are thankful to the hon. Minister for some of his concessions. The direct levies on the common man have been dropped. However, what about the indirect levies on him? It still remains as the worst ever budget because he is escalating living costs increasing the freight rates on salt, sugar, kerosene, oil cake, cot and piecegoods and others and you have not spared even fruits and vegetables. It still remains as the

worst ever Budget because you have provided an opportunity for every producer, wholesaler and retailer to put up the price of every article with his own marginal addition to it, and it is very unfortunate that it happens after a brief spell of comparative price stability. Moreover, as Mr. Lobo Prabhu has pointed out, it is the worst ever anti-South Budget because from 1st April industrial centres far away from coalfields using coal as fuel will be placed at a disadvantageous position. We have been demanding that there should be uniform prices for coal all over India, a pooled price as it is there for cement. While there is such a demand you are increasing the cost of industry in the South. It means that it is a hit below the belt for the southern industrialists.

If we look at the Budget from a social accounting point of view, the gross traffic receipt for 1970-71 are Rs. 1022 crores. Ordinary working expenses are Rs. 700 crores. So, from the layman's point of view nearly Rs. 300 crores are being contributed by the Railways towards its investment requirements both directly and indirectly. With a little bit of financial jugglery and certain accounting conventions the required surplus or deficit is projected. The cash generated Rs. 300 crores definitely reflects a return of eight to nine per cent on the capital at charge.

All over the world the Railways are receiving subsidies from the Government. Here Railways are acting as feederlines to the Government fleecing the common man and acting as catalytic agents for inflation.

I entirely agree with Mr. Poonacha when he said that we should review the rate of dividend. The Railways are disbursing Rs. 7.89 crores as pension to its employees during 1970-71. Why should the pension fund be retained 12 times more than this figure? The ratio can be reduced without injuring the interests of the labourers. Railways are paying $5\frac{1}{2}$ per cent on the capital-at-charge on 31-3-1964 and six per cent on fresh capital thereafter. The convention Committee can reduce the percentage. It should be asked to reduce the percentage. Half to one per cent

reduction would have benefited the Railways by Rs. 15 to 30 crores. The financial provisions recommended by the previous Convention Committee have proved unrealistic and inflationary. We fully agree with Mr. Poonacha regarding the failure of the Government in not expediting the functions of the Convention Committee appointed in 1968. Perhaps because of the rough and tumble of day-to-day politics they might have forgotten about it. Here is a classic example to prove the working of Prof. Parkinson's law of delay. Parkinson's law of delay says "If something has to be frustrated, the simplest thing is not to say no but to commend it and follow it up with Committees. The delays involved would surely kill the project." The Railway Ministry has been practising it and there is nobody else in India to compete with the Railways in implementing this law of delays. If the Committee had finished its functions in time, the Budget would have been a different document and the health of the Railways would have improved much.

There is no attempt to check inefficiency also. I am told by experts that an improvement of efficiency of five to ten per cent can give a saving of Rs. 50 to Rs. 100 crores. The railways never think in terms of reducing the costs. Instead of effecting these measures, whenever the Railway Minister feels an itching palm he immediately raises the freights and fares and this time the ghost-writers of this Budget had given the new name 'rationalisation' which is a euphemism for fresh imposts.

Moreover, it is suggested that because they have to find additional resources during the Fourth Plan, they want to avoid, it is hinted, too sharp an increase in any one year. It is very cleverly worded. I consider it as a time bomb. It simply indicates what threats are in store for us, for the nation, for the common man in future. Nothing can be more alarming for the Indian economy spread over a vast sub-continent than that the transport charges of the monopoly railways will be galloping, thus adding to the escalation of costs in all sectors, agricultural and industrial. One thing is clear. The railway people want an increase in the rates and fares slowly and

[Shri Murasoli Maran]

slowly, year after year. They do not want to kill the goose that lays the golden egg at one stroke. That is a silver lining in the darkest cloud. What I am afraid is that by this threat of increased imports in the coming years you may be giving a slow poison. Increasing rates and fares have become an annual feature. Have we ever made a survey of analysis of a single enhancement in the past? No. The last straw that will break the camel's back is the only limit. In fact we do not even know what could be the last straw because there is no scientific study of the impact of increase in the rates and freights and fares. Their full economic consequences are hardly known to the authorities. What the public concerned have to say is not at all considered. For example, last year there was a short fall of Rs. 10 crores in goods earnings. Why? We do not know. We have no scientific study to explain the reasons. Perhaps the law of diminishing returns may have started working. In more advanced countries the railways cannot enhance fares and freights just to fill a fiscal gap. In the United States there is an Inter-State Commerce Commission. In Canada there is a Board of Transport Commissioners. They make detailed examinations of the effects of enhancements before they are implemented. They take into account all the aspects, including what the public, the customers and the common man have to say.

We would also plead for such a regulatory authority or a railway tariff commission on these models to be a watch-dog organisation. What happens now? The Minister who is a politician looks forward to the bureaucrat who is in the ivory tower. To put an effective check on the bureaucrats and politicians alike we need such an organisation. At present we are having the railway rates tribunal. It does only post-mortem analysis. It cannot play the purposive role of the United States Inter-State Commerce Commission or the Canadian Board of Transport Commissioners.

During the pre-Constitution days we can find stability in freights and fares for

a quarter of a century till 1948, why? One of the reasons was that during those days of Central Legislature, there were the standing finance committee and the Central advisory council for the railways. The membership of the council was made up of some nominated officials and six non-officials members, each from the Council of State and the Assembly. The Council considered matters of general policy referred to it whereas the committee considered all matters relating to annual budgets, new construction, creation of new posts, rolling stock programmes, expenditure on depreciation fund account and proposals of capital works. They offered effective checks and balances inspite of their advisory character. Especially the standing finance committee was one of the strongest bulwarks of public interest-particularly in relation to enhancement of rates and fares. The Railway Department was required to place all the estimates of expenditure for approval of this Committee before bringing them to the Assembly. They would think twice before approving the proposals of enhancement. But unfortunately they were abolished in 1952 as a result of the new Constitution. I should request the Minister to consider the setting up of a permanent tariff commission or the revival of the standing finance committee according to the present-day needs to act as the custodian of sound financial policies. The abolition of that machinery in 1952 left us for the last eighteen years at the mercy of the Railway Board, the symbol of topheavy administration with all its commissions and omissions.

Mr. Nanda in his characteristic humility says in an understatement: "No one can possibly claim in respect of an organisation as large as Indian Railways, that every thing and everyone are working at peak efficiency." Yes, it is an under-statement. The Railways are actually working at rock bottom efficiency. What is the disease? Its size. It has become a giant. The Railway Board has become a giant, a monster and a symptom of empire building attitude prevailing in the capital. What is happening now? Management is highly centralised. The regions do not have adequate powers, with the result that there is no initiative and

there is delay in decision-making. Long ago, the Ackworth Committee of the twenties pleaded for local touch and local responsibilities. Instead, we find only remote control from Delhi operating from Kashmir down to Kanya Kumari. If this diagnosis is obvious, the forthright step to be taken forthwith is the splitting up of this monstrous body called Railway Board into several regional units vested with powers to administer railways in each territory. An independent organisational form like a corporation should be evolved for these regional units. Then only the vice of gigantism which leads to the imposition of a dead and dull uniformity should be avoided by the break-up of this monolith. Then only the spirit of healthy competition will be there, and the advantages will be numerous. The bureaucracy will not have a remote control and impersonal touch which bring discredit to it.

Consider the Southern Railway, the South Central Railway, or any other railway. They are each big enough by the size of their capital and the labour force to act as independent units instead of being subject to such detailed centralised control.

Every year, we Members of Parliament make a hue and cry about the Railway Board. At least this time, Parliament should press for a radical reform. Our demand for regional Railway Boards arises from the basic urge of economic profession that modern efficiency techniques, cost benefit analysis and managerial innovation are totally unknown and alien to the present Railway Board. The top levels of the present Railway Board hierarchy are dominated by people with a few years to go before they retire. Sheer inertia takes them to the top. One does not have to work for seniority. It just accrues to them even though they just indulge in clockwatching. We should break the seniority principle as is prevalent in the army where a person who does not make a grade before a certain age is not considered for further promotion.

Air India is doing well with Mr. Tata as Chairman. So also Indian Airlines with Mr. Mohan Kumaramangalam. If you set up regional corporations, we may also consider

to bring in persons with a general business flair and imaginative social outlook to head those organisations. Instead of this present sectional view, we may have more balanced and, at the same, time, more, imaginative approach. Inertia and clock-watching on the part of the Railway Board have riddled even some of the genuine attempts of the Railway Minister in the past. Mr Nanda should be beware of them and free himself from the fetters of the Railway Board by doing this reform.

Mr. Nanda once declared that he would eradicate corruption from this country. That was a Himalayan task. Here is a small task : to clean the Augean stable of the Railway Board. You can clean this Augean stable and decentralise the administration.

SHRI KAMALANATHAN (Krishnagiri) : Does the Railway Minister accept this challenge ?

SHRI MURASOLI MARAN : Sir, I come from the city of Madras which is often admired as the City Beautiful.

SHRI JAIPAL SINGH (Khunti) : No, no. (Interruption)

SHRI MURASOLI MARAN : He has not obviously visited it. But the railway administration is bent upon taking away the credit for smooth transportation. I refer to the Metropolitan Transport Organisation. They have been set up in Calcutta and Bombay. For example, Calcutta would have spent about Rs. 72 lakhs, I think, by the end of 1970-71, and Bombay, Rs. 53 lakhs by the end of 1972, to study the feasibility and to prepare project reports. But why are you turning your Nelson's eye for Madras alone ? Unlike the cities of Bombay and Calcutta, the Madras city has never had the attention of the Railway Ministry and our people believe, and rightly so, that the benefits of the railway system which they are enjoying now are the same that they had under the South Indian Railway managed by the Britishers before Independence, and we are yet expecting the benefits from you, I should ask the Railway Minister to look into the

[Shri Murasoli Maran]

widespread grievances of the people of Madras and look forward to its inclusion in the railway budget a sizable amount for this purpose of creating a circular, rapid transport system, thus making amends for the omissions in the past.

I am afraid that the investment plans of the railway show very little consideration for the southern system, especially in Tamil Nadu. I see less than Rs. 2 crores or Rs. 3 crores out of a total of Rs. 280 crores proposed. Continuing neglect of the legitimate investment needs of Tamil Nadu indicates a regional imbalance in the thinking of the Railway Board. We are planning over the next five to 10 years to generate new industrial complexes in and around Neyveli, Madras, Salem and Tuticorin. The corresponding improvements of the railway system have to be planned for even from now. But I think our Railway Ministry is not in tune with the Planning commission and the forthcoming plan regarding the needs of Tamilnadu and the south. The inefficiency of the present system by which there is transshipment at Madras and at Tiruchi handicaps industrial development in our State.

I am yet to understand why the Railways should act as weapons of Hindi imperialism. The Railway Board has sent various circulars directing the employees to learn Hindi on paid of disciplinary action. I bring to your attention a letter dated 25-1-1962 signed by Mr. R.N. Singh for Sectional Railway Board sent to all General Managers. It is said there :

“Since training in Hindi is obligatory and is being imparted during working hours, wilful absence from Hindi classes should be treated as absence from duty and dealt with as such.”

Again on 20.8.1969. the Divisional Personnel Officer, Tiruchirapalli, sent a circular to all his subordinates, which says :

“All others are compulsorily to be deputed for Hindi classes and there

is no question of granting them exemption since it is considered as part of their duty.”

These officers who signed these circulars are either Rip Van Winkles awakening from a long slumber without knowing what is happening or else they should have been Hindi fanatics.

SHRI V. KRISHNA MOORTHY : These circulars might have been issued during Dr. Ram Subhag Singh's time, Now that he is in the Opposition, he can ask for their withdrawal.

SHRI MURASOLI MARAN : These circulars are supposed to implement the President's Order, 1960. But para 5 (a) of the President's order says :

“In this scheme, no penalty should be imposed for failure to obtain the prescribed standard by due date.”

In spite of this, these officers are closing their eyes to this particular para.

Subsequently, the official Language Act was amended in 1968 and section 3 of the old Act was completely substituted by a new section 3 sub-section (4) of which says :

“..... in making such rules, due consideration shall be given to the quick and efficient disposal of the official business and the interests of the general public and in particular, the rules so made shall ensure that persons serving in connection with the affairs of the Union and having proficiency either in Hindi or in the English language may function effectively and that they are not placed at a disadvantage on the ground that they do not have proficiency in both the languages.”

With the passing of the Act, as far as the Union services are concerned, anyone having proficiency in English could not be placed at a disadvantage on the ground that they do not have proficiency in both the languages. On this ground; what the

Railway Board and the Home Ministry have done is illegal and bereft of law.

I have filed a writ petition challenging these circulars in the Madras High Court. During the admission stage, the Judge observed :

“The contention on behalf of the petitioner that some of these circulars contravene section 3 (4) of the Official Languages (Amendment) Act, 1967. [Seems substantially correct.”

This is the *Prima facie* finding of Justice Alagiriawamy during the admission stage. The case is coming up for enquiry this month. I request the hon. Minister to look into the matter immediately. It is an illegal order, bereft of law and I request him to be magnanimous and withdraw those orders.

Mr. Nanda has not spoken a word about what he proposes to do in respect of the recommendations of the A.R.C. has suggested modernisation of railways and having performance budgets. What has happened to those recommendations? In what cold storage are these recommendations lying?

I would like to refer to another incident which took place in the Integral Coach Factory, Perambur. During a labour unrest one labour was shot dead by the Railway Protection Force. It was not a case of robbery or dacoity; it was a simple case of labour unrest. How could the R.P.F. have authority to open fire during a labour trouble? They could do so only when there is a theft or dacoity. While dealing with their fellow human beings they should not indulge in force. Let them leave it to the police authorities. Whenever there is any labour unrest let them call the local police. I would request the hon. Minister to look into the matter and issue the necessary directions, asking the R.P.F. to treat their labourers as fellow human beings.

श्री अरविशेखर सिंह (कच्छाबाब) :
उपाध्यक्ष महोदय, सरकारी क्षेत्र में भारतीय रेलों एक बड़ा आर्थिक स्रोत होने के साथ-साथ भारत के प्रत्येक वर्ग के साथ, विशेषतः उस वर्ग के साथ जिसकी आमदनी कम है, इसका बड़ा गहरा सम्बन्ध है। धनी लोगों के पास तो धन्य बहुत से साधन हैं जिनसे वह अपनी यात्रा की आवश्यकता को पूरा कर लेते हैं लेकिन निर्धन अथवा सीमित साधनों के व्यक्ति के लिये यात्रा का एकमात्र साधन भारतीय रेलें ही हैं और इस वर्ग की संख्या भी यात्रियों की संख्या का लगभग 90-95 प्रतिशत है। इसी वर्ग से सबसे अधिक आमदनी रेलों को होती है। इसलिये इस वर्ग पर ही ज्यादा ध्यान दिया जाना अनिवार्य भी है और आवश्यक भी।

रेल प्रशासन ने अनेकों नई-नई रेलें चलाई हैं। ये बड़ी अच्छी रेलें हैं। गतवर्ष ही राजधानी एक्सप्रेस चलाई गई, जो भारत में सर्वोत्तम तो है ही, संसार की अच्छी रेलों में भी इसकी गणना है। ताज एक्सप्रेस, पश्चिम एक्सप्रेस, आदि, अनेकों ऐसी ही रेलें हैं जिनसे यात्रियों की सुख सुविधाये बढ़ी हैं और जो आवश्यक भी थीं। इन सबके लिये हम मंत्री जी को धन्यवाद और बधाई देते हैं। लेकिन इन रेलों से 5-10 प्रतिशत धनी यात्रियों को ही लाभ हुआ है जो पैसा ज्यादा खर्च कर सकते हैं। इन रेलों पर सरकार का खर्च भी साधारण रेलों के अनुपात में अधिक होता है और लाभ भी थोड़े यात्रियों को ही होता है। इसलिये हमारा मुकाम यह है कि तीसरे वर्ग के दिम्नों वाली अधिक साधारण और एक्सप्रेस यात्रियां चलाई जायें, जिनसे 90-95 प्रतिशत साधारण और मध्यम वर्ग के लोगों का विशेष लाभ हो और यात्रियों की भीड़-भाड़ भी कम हो। इन्हीं यात्रियों से सरकार और रेलों को अधिक पैसा भी मिलता है। इन की सुख-सुविधाओं पर अधिक ध्यान दिया जाना चाहिए।

[श्री भ्रमरेश चन्द्र सिंह]

प्रब में रेलों में गत वर्षों से पड़ने वाले घाटे के निराकरण के कुछ सुझाव प्रस्तुत करना चाहता हूँ। सबसे पहले मैं मंत्री जी को तीसरे दर्जे के बढ़ाये हुए किरायों को वापस लेने के लिये धन्यवाद देता हूँ और हमारा विश्वास है कि सतर्कता बरतने से रेल बजट का घाटा पूरा किया जा सकता है और यात्रियों की सुरक्षा, सुख और सुविधा बढ़ सकती है। जब से सरकार ने बिना टिकट वाले यात्रियों पर 10 रु० जुर्माना लगाना तय किया है, तब से बिना-टिकट यात्रियों की संख्या में कमी हुई है, लेकिन यदि इस पर कड़ाई से आपके कर्मचारी धमल करें तो और अधिक सुधार और आमदनी हो सकती है।

देश में फैल रही अराजकता का प्रभाव रेलों पर भी पड़ा है। करोड़ों रुपयों का सामान रेलवे याड से चोरी हो जाता है। चलती मालगाड़ी में से सामान रास्ते में फेंक दिया जाता है, डिब्बे के डिब्बे बीच में काट लिये जाते हैं और उनका सामान गायब कर दिया जाता है। रेलवे प्रशासन उसको रोक नहीं पा रहा है, जिससे करोड़ों रुपये क्लेम के रूप में रेल-प्रशासन को देना पड़ता है। जिनका सामान गायब हो जाता है उनको भी परेशानी होती है। यद्यपि सरकार ने क्लेम निबटाने के नियमों में शिथिलता कर दी है और मोबाइल क्लेम्स आफिसर बड़े स्टेशनों पर नियुक्त कर दिये हैं, जिससे क्लेम्स के निबटारे में पहले से सुगमता और जल्दी हो जाती है।

लेकिन फिर भी निपटारे में बहुत समय लग ही जाता है। यह तो हालत माल की होती है और सवारियों की दशा इससे भी खराब है। पहले तो टिकट लेते समय ही यात्रियों की जेब कटने या सामान उठा ले जाने की बारदातें दिन पर दिन बढ़ रही हैं। उससे बचकर किसी न किसी प्रकार टिकट

लेकर यात्री रेल में जाकर बैठ जाता है तो वहाँ भी उसे असुरक्षा का सामना करना पड़ता है। बड़ी मुश्किल से यात्रा पूरी होती है। असुरक्षा की भावना लोगों में फैल रही है। लोग अन्य कोई साधन उलब्ध न होने पर ही मजबूरी में रेल से यात्रा करते हैं अथवा अपना समान भेजते हैं। इस असुरक्षा का निराकरण होना आवश्यक है। उसको दूर करने का उपाय सरकार सोचे और उसके उन्मूलन के लिए सक्त कदम उठाये। केवल उसमें सुधार करने से ही रेलवे बजट के घाटे को काफी हद तक दूर किया जा सकता है और यात्रियों की संख्या और माल की मात्रा को भी बढ़ाया जा सकता है। इस और शासन को अविसम्ब क्रान्तिकारी कदम उठाने चाहिए।

अष्टाचार इस विभाग में भी, और विभागों की तरह घर किये हुये हैं। टिकट घरों की संख्या भी भीड़ के अनुपात में कम है। यात्रियों को टिकट नहीं मिल पाते हैं। कुछ तो कर्मचारी काम धीरे-धीरे करते हैं और थोड़े टिकट देते हैं और फिर बाद में पैसा लेकर टिकटें बांटते हैं। इसलिए यात्रियों की संख्या के आधार पर टिकट घरों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए। अभी-अभी इस आवश्यकता को देखकर दिल्ली जंक्शन रेलवे स्टेशन पर टिकट-घरों की संख्या रेल उप-मंत्री जी द्वारा बढ़ाई गई है जिससे यात्रियों को पर्याप्त सुगमता हुई है। टिकट बेकिंग स्टाफ भी काफी गड़बड़ करता है। कमी-कमी तो उसकी मजबूरी भी होती है। विद्यार्थियों और धार्मिक तत्वों से जब उसका पाला पड़ जाता है तब बेचारा अपनी जान की खैर मानते हुए उनसे टिकट मांगने का साहस छोड़ देता है और कभी-कभी कुछ नजराना लेकर यात्रियों को जाने देता है।

स्टेशन मास्टर्स के तबादले के समय हर स्टेशन की कीमत जो निश्चित होती है उसे

देने के पश्चात् ही उन्हें स्टेशन मिलते हैं। कर्मचारियों के प्रमोशन में धाधलगर्दी होती है। उनकी तरक्कियाँ मेरिट पर न होकर ग्रन्थ गन्दे धाधारों पर होती हैं। पढ़े-लिखे योग्य व्यक्तियों को तरजीह नहीं मिलती। हमारी जानकारी में झलीपढ़ में कुछ कर्मचारियों ने नौकरी में रहते हुए उच्च परीक्षाओं जैसे एल० एल०बी०एम०काम०, पास की हैं लेकिन उनकी तरक्कियों नहीं हो रही हैं। उनकी तरक्की की तरफ भी सरकार को ध्यान देना चाहिए और उनकी उच्च शिक्षा का लाभ उठाना चाहिए। एक उदाहरण मैं अपने जिले का दूंगा। किसी एक विशेष व्यक्ति के ऊपर एक बार कोई जुर्म लगा और उसके बाद मामला चलाया गया। उसमें उसकी सजा के बाद अपील हुई और उस अपील में जो सजा उसे मिली उसको काट चुकने के तीन वर्ष के बाद उस मामले को पुनः उखाड़ करके एक चार्ज-शीट उसके पास भेजी गई है। तो मेरा अनुरोध है कि जब एक मामला दो चार बदलतों में निपटाया जा चुका, उसके बाद उसको उखाड़ना उस कर्मचारी को परेशान करना ही है। इस प्रकार से कर्मचारियों को अनुचित रूप से दबाया और परेशान किया जाता है।

एक बात की तरफ मैं सरकार का ध्यान और खींचना चाहूंगा कि संसद सदस्य चाहे जितने उपयोगी सुझाव अपने पत्रों के द्वारा और कन्सल्टेटिव कमेटियों के माध्यम से इस विभाग को दें लेकिन उनका उत्तर नकारात्मक ही मिलता है। उन सुझावों पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता। यह बड़ी शोचनीय बात है। सरकार को उन जनप्रतिनिधियों के सुझावों पर सोच-समझकर निर्णय लेना चाहिए।

अब मैं अपनी कांस्टीटुएन्सी में रेलों की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करूंगा। उत्तर-प्रदेश के फतेहगढ़ में एन० ई० रेलवे का डिवी-

जनल आफिस था। उसे वहाँ के सभी लोगों के विरोध के बावजूद हटा दिया गया। उससे पहले एक रेलवे वर्कशॉप था वह हटाया गया। अब वहाँ एक डिप्टी ट्रैफिक सुपरिन्टेन्डेन्ट रहते हैं, उनको भी वहाँ से हटाने की योजना मैं सुन रहा हूँ। श्रीमन्, फर्खाबाद में भालू, ग्राम, तरबूज आदि खराब होने वाली वस्तुयें काफी मात्रा में होती हैं। जोकि वहाँ से भेजी जाती हैं। वे वस्तुयें जल्दी लोड न होने से खराब हो जाती हैं। बिना एक उच्चाधिकारी के वहाँ मौजूद रहे डिब्बों की उचित व्यवस्था नहीं हो सकेगी। इसलिए डिप्टी ट्रैफिक सुपरिन्टेन्डेन्ट को वहाँ से न हटाया जाये, यह सुझाव और अनुरोध मैं माननीय मन्त्री जी से करता हूँ। डिवीजनल आफिस के हटने से जो इमारत खाली हुई हैं उनमें रेलवे कोई और उपयुक्त काम शुरू कर देवे।

इसके साथ-साथ अभी तक केवल एक एक्सप्रेस ट्रेन रात में लखनऊ तक जाती है और दिन में तीन चार गाड़ियाँ कानपुर तक जाती हैं। मेरा सुझाव है कि दिन में भी एक एक्सप्रेस गाड़ी लखनऊ जाने और आने की व्यवस्था कर दी जाये। अब मैं आपका ध्यान फर्खाबाद रेलवे यादों की तरफ भी खींचना चाहूंगा। फर्खाबाद में बड़ी लाइन का रेलवे यादों अब से सौ वर्ष पहले जब बड़ी लाइन वहाँ बनी थी, उस समय की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए बनाया गया था। इस समय ट्रैफिक बहुत अधिक है। कभी-कभी ऐसा होता है कि माल-गाड़ी वहाँ माल उतारती होती है तो सवारी गाड़ी को तीन चार घंटे तक सिग्नल पर इंतजार करना पड़ता है। मेरा सुझाव यह है कि फर्खाबाद यादों को उसकी आवश्यकता के अनुसार बढ़ाया जाये।

इसके अलावा फर्खाबाद-सिकोहाबाद जो ब्रांच लाइन है उसके सम्बन्ध में मुझे कुछ निवेदन करना है। करीब-करीब सभी जगह रेलवे की संख्या बढ़ी है। उस लाइन पर बीस साल

[श्री भवभेषा चन्द्र सिंह]

से चार रेलें घाती जाती थीं। लेकिन अब उनकी संख्या घटाकर तीन कर दी गई है जब कि आवश्यकता रेलवे बढ़ाने की थी। बढ़ाने के बजाये वहां उनकी संख्या घटा दी गई है। मैं चाहूंगा कि मंत्री जी इस बात पर ध्यान दें और वहाँ पर रेलों की संख्या को बढ़ायें और उनमें जो असुरक्षा की भावना फैली हुई है जिसके कारण यात्री सफर करने में संकोच करते हैं उसमें सुधार करके उसको एक नया जीवन दें।

अब एक बात कह कर मैं समाप्त करूंगा। स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद नयी-नयी रेलवे लाइन्स हिन्दुस्तान में बिछाई गईं। उनके अनुपात में हमारा प्रदेश बहुत अधिक पीछे रहा। हमारी जानकारी में स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद अब तक उत्तर प्रदेश में केवल एक लाइन टुंडला से एटा तक बनाई गई है। मैं चाहूंगा कि इस विषय में हमारे प्रदेश की तरफ विशेष ध्यान दिया जाय। शाहजहाँपुर से ग्वालियर तक एक नई रेलवे लाइन बनाने का मुझकाव में माननीय मंत्री जी को देता हूँ।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे समुचित समय दिया।

SHRI NAMBIER (Tiruchirappalli) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, my first strong protest is against the increase in fares and freights. With regard to fares, an increase in third-class fare only has been withdrawn. But the bulk of it remains.

According to the hon Railway Minister's Railway Budget Speech, he had raised the revenues to the tune of Rs. 39 crores during the year. He has now given concession to the extent of Rs. 13 crores. Still, an increase to the tune of Rs. 26 crores remains in the freights which will go to the extent of increasing prices and that will do harm to the whole economy of the country.

Everywhere, there is a tendency to increase prices. The Railways say that there is an increase in the prices of steel and coal and, therefore, there is an increase in expenditure. If that is so, if the Railways also contribute to the increase in prices, it will create a vicious circle and it will upset the entire economy. Therefore, the Railway Minister should not have attempted any increase in the freight. That such an increase was in the offing was indicated by me in my speech, last year on the Railway Budget. Let me quote only one sentence from my speech that I made last year. This is what I said :

"This clearly indicates that after the cost studies are over; they are going to prescribe another increase in fares and freights so as to get money for developmental purposes and for the general economy. It is quite clear and categorical that another rise is in the offing."

This I have anticipated and I said that in the last speech and it has come true. Therefore, the policy that was being pursued by the Government with regard to railway finances was thought of earlier. I wholly agree with the comments made by Mr. Poonacha on the question of dividend and I do not want to go and repeat them.

One point I would like to comment. There is what is known as the Railway Convention Committee and when that Convention Committee is sitting, the Railway Board which prepared the speech for the Minister did not even care to make a mention in the speech that the Railway Convention Committee is sitting and that it is looking into the finances of the railways as to the appropriation needed for the Depreciation Reserve Fund and the general dividend. It is a discourtesy. Not only it is a discourtesy to Parliament and to this Committee, it is a grave offence because knowing full well—the Hon. Minister who came to the Ministry only a few days back might not have known it—the Board which is guiding the Minister should have told him that there is a committee sitting and the hon. Minister also is a member of that Committee. That they did not inform him because they found it conve-

nient to omit it and hand over whatever best to them suited so that they can pass on the baby to the "new-born" Railway Minister. Unfortunately, to the travelling public it is cruel.

You will find from the Railway returns that there is an increase of about Rs. 50 crores during one year. Between last year earnings and this year earnings there is a difference of Rs. 50 crores or more. What else is to be done by the people. Every year in the fares and freights they give an increase in the gross earnings. Railway Minister is not satisfied even with that increase. Perhaps he does not know, but others who know are misguiding him. The Railway Minister made by his subsequent speech saying 'I am baffled with the situation as to what I should do'. Why should he be baffled? If he goes through the railway finances properly, he will understand where the shoe pinches. There is nothing to be baffled with. Our Railways earnings are increasing from year to year. What more does he want? Therefore, the approach of the Railway Minister is absolutely wrong. He is misguided and the experts who are misguiding him should be put in the dock and examined. The Railway Convention Committee will certainly do that. I am proud to say that I am a member of that Committee. We have started that job.

SHRI SHEO NARAIN (Basti) : That is why you are supporting a minority government.

SHRI NAMBIAR : It is a committee of Parliament. There is nothing secret about it.

Now what do we find about the performance of the railways? Here is a hand book supplied to us on our Railways supplied by the Ministry. You will find a chapter, rather a chart on the 19-year summary of the railway finances. You will find certain telling figures. Capital at charge in 1950-51 was Rs. 827 crores. After 19 years, to day (i.e. 1968-69) it is Rs. 3101 crores. It is a 275% increase. If there is a simultaneous increase in the performance of the railways, we can understand. The train kilometres was 163.4 million in 1950-51.

To-day it is 241.5 million. Only a 50% increase. In the case of "Goods and proportion of mixed" train kilometres it was 111.5 million in 1950-51 and to-day it is 201.1 million—a 90% increase. Whereas the capital-at-charge has increased by 275%, the performance has increased only by 50% or 90%. If the money that is poured in is for the improvement of the railways, for the railway development, then that should have been found in the improvement of railways' performance. Therefore, it is again clear that the money is poured in, looted and wasted and pilfered and not used properly because the result is bad, bad and bad. You will find these figures from their own Chart—it is not my Chart.

And, then, Sir, you will find this regarding Railway Employees. The number of Railway Employees was 9 lakhs 14 thousand in 1950-51 and today it is 13 lakhs 54 thousands; only 50 per cent increase. In respect of the Railway Gross Earnings, you will find that the Railway Gross Earnings were Rs. 263.3 crores in 1950-51; today the figure is Rs. 899 crores based on the figure of 1968-69. It has gone by 250 per cent more. Now, you will find, this 250 per cent increase more of Gross Earnings have come because of yearly increase in fares and freights. The fares and freights have increased. The performance of the Railways has not improved; it is not at pace with the increase in the capital-at-charge. These figures are quite telling. What more do you want to show that your rate of performance is very poor? And, in this background, when you are unable to improve your performance properly, you want the poor people of this country to pay through their nose!

Coming to the other aspect of the question, the Railway Minister asks: "Don't we require money for the Railway Plan?" What is this wonderful Railway Plan that is coming? Mr. Poonacha has ably dealt with this point. Rs. 1525 crores is the Railway's fourth five year Plan, and in that you will find, almost all the finances are to be found out from the Railways and Rs. 180 crores are in terms of foreign exchange. Rs. 180 crores in the form of foreign exchange is to be expended on what? In what manner? For dieselisation of the

[Shri Namblar]

Railways. And, dieselisation of Railways is another point with which I wish to deal, whether it is at all proper, at this time, to bring in dieselisation in the Railways. Why is it done, Sir? Diesel engines are all to be fabricated here on imported material; we have to pay for them in foreign exchange at the rate that the Foreign Suppliers dictate. That is point number one. After that, the second point is this. That after the diesel engines come, diesel oil has to be found to operate these diesel engines, which is based on imported crude oil. We in India, are importing 80% of our requirements from abroad. Only 20% we are having from our own oil wells. That means, for every diesel engine that is to be operated, we will have to spend through our nose in terms of foreign exchange. Why should we spend so much on this when we have our own Chittaranjan Locomotive Workshop which is producing good quality locomotives? We could have used those engines; we have our own coal and locomotives which can do better performance. If one steam loco engine is not enough, you could have added two engines and hauled them. It would have been good on our part not to have to go on wasting our foreign exchange on diesel engines and diesel oil. I say, this dieselisation is most untimely; it is a wrong method, which the Railway Board have chosen to adopt, we get more and more tied up to the foreign capital. The foreign bankers say that only on diesel engines they will give you loan; otherwise not. Therefore, Sir, our dependency has increased on the Railway front, and the economy is wrongly worked out. The hon. Railway Minister, I request, should make a note of this and tell us in what way he is bringing in socialism here on the Indian Railways. Is it to be done by increasing capital which is not giving you results and borrowing from abroad and importing crude oil and getting diesel locomotives fabricated on imported material? The whole approach to my mind, appears wrong. Unless and until you change this whole attitude, you cannot improve the Railway system in the country. Every year you will have to come fore more grants in the form of increased fares and freights. Then he asks, what about the Plan? I say their Plan itself is

wrong. Whom are they taxing? The hon. Minister said that after all for the general revenues, we require money and the railways being the biggest national enterprise, should they not pay? The railways are now paying a dividend of 5½% and 6 per cent. Shri Poonacha has said that it should be reduced to 4.5 per cent; it should be even less. If the railways also undertake taxation measures to get money for the Plan, it is again wrong.

17 hrs.

I will give the figures. Indirect taxes in India are the highest in the world. Figures supplied by the Economic Division of the Department of Finance show that indirect taxation in India works out as follows; For the rural poor getting a monthly income upto Rs. 50/- the incidence is 5.77 per cent; for those who get Rs. 100-150 per month, it is 6.77 per cent. In the urban areas, upto Rs. 50 income, the indirect taxation at present is 11.13 per cent; in the higher group of Rs. 101-150 it is 12.6 per cent. All without including Railway taxation. Nowhere in the world is indirect taxation so high.

Above this railway taxation also comes. The railways are now being used for indirect taxation for the Plan. But whom are they taxing? The same people who are already taxed very high. This is a cruel thing. It has been said over and over again even at the time of the separation of railway from general finance, that railway transport should not be used for taxing the people. That being so, how could they justify now to embark on another series of indirect taxation measures through the railway mechanism?

Therefore the attempt to find money through railway taxation for the Plan is a false economy and cannot improve the economy of the country. The Minister will only get into hot waters again. He may perhaps feel that he may not be there next year in charge of railways, Shri Poonacha, a former Railway Minister, who spoke earlier, talks on my side now. Dr. Ram Subhag Singh is now speaking eloquently on my side. Perhaps Shri

Nanda may also join me next year. I do not know what is going to happen to the poor railwayman and the railway user.

Therefore, the approach is wrong. He cannot bamboozle the people by saying that he is baffled at the heavy losses incurred. Where is the loss? What are the criteria for the loss? They have got 250 per cent more during the last 20 years and they are fleeing more and more. The shoe pinches elsewhere. I can show where it pinches.

Previous speakers have already referred to the Railway Board. I have no quarrel with the personnel of the Board. But I say this is a unique position we enjoy in this country. The Railway Board is not a corporation; it is not a Ministry. In all Ministries, the Minister issues orders and the department execute them, Here orders are issued by the Railway Board. The Board has got powers even without asking the Minister to issue orders and the zonal general managers are there to act according to those orders and not according to the wishes of the Railway Minister. The Minister is a show-piece here in Parliament to come once in a year and say something and then we are all bamboozled and we on our turn appeal to him 'Give me a little railway line there or drinking water on the railway' and so on. We cringe and beg. He says something and gets his demands passed by us. This sort of circus cannot be repeated here. We do not want that circus to go on. The Railway Minister must be answerable to Parliament and the Railway Board must be a body experts only advising Railway Minister. They should not have executive powers to issue orders. Orders should not be executed in the name of the Railway Board. Order should go in the name of the Railway Ministry and the people who should discharge duties must be the General Managers. The General Managers of the zonal railways should be given the power to discharge duties and they must be hauled up and be accountable to the Minister here. We do not want a middle group of experts, the so-called Railway Board members, for whom I have personal respect, but on the eve of retire-

ment these people become Railway Board members after having worked as General Managers, etc. They come and sit here to wield power. Where is the authority for them to wield power? The Railway Act to the extent it gives that power should be amended. The Railway Ministry must be accountable. I do not know whether Nandaji who is an old and experienced politician will have the courage to do it. We will give him support, every power to do it. If you cannot do it, quit. There is no meaning in sitting here and perpetrating the old methods every year. Go through my speech of last year and the year before that. I keep on shouting. Today, I have got some more friends to shout with me and I am happy. but if things do not improve, take it from us that we are not going to show any mercy to the Ministry. We will tell them that they will have to change or they will have to quit.

Now I come to the railway passengers. You must see the Express trains where the unfortunate third class passenger having purchased the ticket, cannot get entry into a third class coach. The big Express trains are composed of air-conditioned coaches. The charges for the air-conditioned class have gone beyond the air fare. So, for Heaven's sake, please scrap these air-conditioned travel. We do not want them. Let those who can pay go by plane. If for medical reasons they cannot travel by air, let them find out other means. Let them put ice in the first class and make it air-conditioned. The Minister says there is loss. Then, why do you have this luxury of air-conditioned coaches, If you change these air-conditioned coaches, the third class passengers will get more space to travel.

Let the Railway bureaucracy be ended by withdrawing the saloons for the officers. They are the Moguls with their saloons. The Britishers did it and it is being continued. I have no envy, I am not going to become a Railway officer, but my humble request to the hon. Railway Minister who is supposed to be a socialist is to see that this system is ended and to see that the saloons are converted into

[Shri Nambiar]

third class. There is psychology behind this change. A Secretary or Joint Secretary of the Government of India generally travels by first class. Why should the railway officer alone has the extra privilege to travel in a saloon. Kindly withdraw it.

Coming to railwaymen, please do not reduced the staff and increase their working hours in the name of economy. You will have to stick to the standard of eight hours a day and 48 hours a week. Nowhere in the world should you allow twelve hours working in a day. More than 30 per cent of the Indian railwaymen out of 13 lakhs, i.e. four lakhs railwaymen are now working twelve hours a day and more. This cannot be allowed. Therefore, the working hours should be reduced. It must be brought to the international level of eight hours. Economy should not be by way of increasing working hours and reducing leave and other privileges to the railwaymen. Grant them leave and treat them at par with any other citizens. I do not want special treatment for them ; but treat them as human beings and contributors to the railways. I also request that you must give sympathetic consideration to the question of grant of interim relief as without the co-operation of railwaymen you cannot run the Railway. I am sorry that you did not talk one word about the poor railway workers when you paid encomium to the top bosses. You said in your speech that it is wrong to think there is a top heavy administration. Is it not top heavy administration when 2 per cent of the total is spent on officers far less in number compared to others ? You wanted to placate them ? Or they wanted to placate you ? On the other hand you should have said much about the railwaymen who run the railways day and night, rain or shine, summer or winter, all the 24 hours ; you must show your sympathy towards them. There must be second thoughts on railway finances to see that the present rut is ended.

श्री श्रीकारलाल बोहरा (चित्तौड़गढ़) :
उपाध्यक्ष महोदय, मैं नये रेल मंत्री श्री नन्दा, का स्वागत करते हुए उन्हें बधाई देना चाहता

हूँ कि इस बजट पर विचार-विमर्श से पूर्व ही उन्होंने इस बात का प्रमाण दे दिया कि समाजवादी लोकतंत्र में शरीबों की आवाज को ज्यादा महत्व और जनता के हितों को प्राथमिकता देनी चाहिए। उन्होंने तृतीय श्रेणी के किराये और अन्य भाड़ों आदि में वृद्धि को वापिस लेकर इस बात का परिचय दिया है कि वह रेल मंत्री जरूर हैं, लेकिन साथ ही वह जनता के प्रतिनिधि और मजदूरों तथा किसानों के प्रतिनिधि भी हैं। निश्चय ही निहित स्वार्थों के कुछ लोगों ने उनके खिलाफ आवाज बुलन्द की है, लेकिन मैं समझता हूँ कि श्री नन्दा ने यह कदम उठाकर हमारी इस घोषित नीति का पालन किया है कि हम इस देश में शरीब और साधारण लोगों का विशेष ध्यान रखेंगे।

मैं यह स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि रेलवे के बारे में यह गलतफहमी हमारा दिमाग से निकल जानी चाहिए कि वह कोई व्यापारिक प्रतिष्ठान है। मैंने बार-बार कहा है कि रेलवे कोई व्यापारिक प्रतिष्ठान नहीं है। जब-जब हम रेलवे के बारे में चर्चा करते हैं, हम भलाभकारी लाइनों की चर्चा करते हैं, नुकसान और नफ़े की चर्चा करते हैं। ऐसा लगता है कि रेलवे बोर्ड में वे लोग बैठे हैं, जो सिर्फ़ गिनती करने में माहिर हैं, जन-सेवा और जनता की भावनाओं से जिनका कोई सम्बन्ध नहीं है। मैं श्री नम्बियार से सहमत हूँ कि रेलवे बोर्ड अफसरों का एक जंगल है, जिसमें कुछ अफसर राजा-महाराजाओं की तरह एक नवाबी शान बनाए हुए हैं। मैं माननीय सदस्य के स्वर में स्वर मिला कर कहना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड के वर्तमान रूप को समाप्त किया जाये और उसको एक एक एडवाइज़री बोर्ड का रूप दिया जाये, ताकि हमारे रेल मंत्री, जो जनता के प्रतिनिधि की हैसियत से हमारे बीच में बैठते हैं, देश के करोड़ों लोगों की भावनाओं का सही प्रतिनिधित्व कर सकें और उनके वास्तविक हितों की रक्षा कर सकें। रेलवे बोर्ड के लोग

नीकरशाही मनोवृत्ति के शिकार हैं और इस लिए उनका जनता की भावनाओं से कोई सम्बन्ध नहीं है। इसका परिणाम यह है कि हमारे इस सबसे बड़े सार्वजनिक उद्योग में करोड़ों रुपये की पूंजी लगी हुई है, लेकिन उससे कुछ लाभ तो हो नहीं रहा है, बल्कि किराये और भाड़े बढ़ते चले जा रहे हैं।

जब तक हमारे रेलवे प्रशासन में सरलता और सुविधा नहीं आयेगी, तब तक साधारण रेलवे कर्मचारियों और आम जनता को कोई लाभ नहीं होगा। मैं आपके सामने एक संद्वान्तिक प्रश्न रखना चाहता हूँ और वह यह है कि हमें देखना चाहिए कि स्वराज्य के बाद हम ने विभिन्न राज्यों में, या पर कैपिटल के हिसाब से अलग-अलग क्षेत्रों में रेलवे का कितना-कितना विस्तार किया है। यह पचास करोड़ लोगों का विशाल देश है। हमारे देश में कुछ ऐसे पिछड़े हुए क्षेत्र और सीमावर्ती क्षेत्र हैं, जहाँ रेलों का अधिक से अधिक विस्तार होना चाहिए और इस सम्बन्ध में यह प्रश्न नहीं उठाया जाना चाहिए कि वे लाइनें अलाभकारी होंगी या नहीं। यह सरकार एक दुकानदार, व्यापारी या सेठ की तरह रेलवे का संचालन नहीं कर रही है। किसी लाइन के लाभकारी न होने की परवाह किये बिना सरकार को जनता के हितों को प्राथमिकता देनी चाहिए और इसलिए सीमावर्ती, मरुस्थलीय और आदिवासी तथा पिछड़े क्षेत्रों में लाइनें बिछाने के सम्बन्ध में उदारता का परिचय देना चाहिए। इस प्रकार के पिछड़े हुए क्षेत्र राजस्थान, मध्य प्रदेश, नागालैंड और त्रिपुरा आदि हैं, जिन में से कुछ बार्डर एरियाज भी हैं, लेकिन जिनमें लाइनें बिछाने के सम्बन्ध में बार-बार धन और वैसे की कमी की दुहाई दी जाती है।

इस प्रकार रेलवे की दृष्टि से देश में जो क्षेत्रीय असंतुलन बढ़ रहा है, उससे लोगों में असंतोष पैदा हो रहा है। इसलिए यह आवश्यक है कि जिन क्षेत्रों में रेलवे का विस्तार

अधिक नहीं हुआ है, वहाँ सरकार को अधिक से अधिक लाइनें बिछाने का प्रयत्न करना चाहिए।

राजस्थान का बहुत बड़ा हिस्सा मरुस्थल है और बाकी आदिवासी और पहाड़ी इलाका है। वह राज्य पहले वाइस रजवाड़ों में बंटा हुआ था और इस कारण वहाँ रेलवे लाइनों का विस्तार नहीं हुआ था। प्रायः वाइस वर्ष पहले ही चित्तौड़-कोटा रेलवे लाइन की घोषणा कर दी गई थी और उसके लिए सामान आ गया था। पिछले रेल मंत्रियों, श्री लाल बहादुर शास्त्री, श्री जगजीवन राम और डा० राम सुभग सिंह, ने अपने-अपने समय में यह घोषणा की थी कि इस लाइन का निर्माण किया जायेगा। लेकिन रेलवे अफसरों ने, जो जनता की भावनाओं को नहीं समझते हैं, अपनी नीकर शाही मनोवृत्ति के कारण इस लाइन को अलाभकारी घोषित करके सम्बन्धित फाइलों को दबा दिया और इस काम को आगे नहीं बढ़ने दिया इसका परिणाम यह है कि उस इलाके के लोगों में असंतोष बढ़ रहा है। यह रेलवे लाइन राजस्थान के लिए बहुत उपयोगी सिद्ध होगी। कोटा नगर राजस्थान का कानपुर बनता जा रहा है। इसलिए रेल मंत्री महोदय को इस पुरानी मांग को स्वीकार करके कोटा से चित्तौड़ और उदयपुर होकर कांडला तक ब्राडगेज लाइन बिछाने की व्यवस्था करनी चाहिए। राजस्थान का दक्षिण-पश्चिमी भाग खनिज सम्पदा, और उद्योगों की दृष्टि से बहुत समृद्ध होने वाला है। वहाँ सम्बन्धित परियोजना के कारण सिंचाई सुविधायें बढ़ी हैं। इसके अतिरिक्त वहाँ यातायात के साधन और उद्योग बढ़े हैं। इस लाइन के बिछाने से राजस्थान को एक बन्दरगाह मिल जायेगी और इस प्रकार उसके औद्योगिक विकास में सहायता मिलेगी। मैंने इस सदन में हमेशा इस लाइन के बारे में आग्रह किया है। पिछले रेल मंत्रियों, डा० राम सुभग सिंह और श्री पुनाबा ने यह आश्वासन भी दिया था कि इस लाइन का पुनः

[श्री भोकार लाल बोहरा]

सर्वेक्षण किया जायेगा और इस कामों को हाथ में लिया जायेगा, लेकिन खेद है कि इस बजट में उसकी कोई चर्चा नहीं है।

अभी अभी जो चेतक एक्सप्रेस गाड़ी चलाई गई है, नाम से तो वह एक्सप्रेस जकर है, लेकिन उस को बेलगाड़ी की तरह चलाया जा रहा है। चेतक महाराणा प्रताप का घोड़ा था, जिसने अपनी द्रुतगति के कारण अपना नाम प्रसिद्ध किया और देश की इज्जत बढ़ाई। उस द्रुतगामी घोड़े के नाम से चलने वाली इस चेतक एक्सप्रेस की चाल एक बेलगाड़ी की सी है। दिल्ली से कलकत्ता तक की 900 मील की दूरी राजधानी एक्सप्रेस के द्वारा 18 घंटों में तय की जाती है, लेकिन दिल्ली से उदयपुर तक की 430 मील की दूरी तय करने में चेतक एक्सप्रेस को 22 घंटे लगते हैं।

चेतक एक्सप्रेस को सराय रोहिल्ला पर रोक दिया जाता है। वह दिल्ली जंक्शन तक आना चाहिए। उदयपुर और जयपुर का पर्यटन की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण स्थान है। इस गाड़ी को दिल्ली जंक्शन तक लाने से कलकत्ता, लखनऊ और इलाहाबाद से आने वाले यात्रियों को सुविधा होगी। पश्चिमी रेलवे और उत्तरी रेलवे का भगड़ा इसमें बाधक नहीं बनने देना चाहिए।

चेतक एक्सप्रेस को अजमेर और उदयपुर के बीच में एक्सप्रेस के रूप में नहीं चलाया गया है। वहां पर नई बोलत में पुरानी शराब की तरह इस गाड़ी को रख दिया गया है। यदि मंत्री महोदय चेतक एक्सप्रेस को लाभकारी बनाना चाहते हैं, इसको असफल नहीं होने देना चाहते हैं, तो इसकी त्रुटियों और असुविधाओं को दूर किया जाना चाहिए।

अजमेर, कोटा, बीकानेर, जोधपुर और उदयपुर आदि बहुत बड़े शहर हैं, लेकिन आज

तक उनको मीटरगेज के अलावा ब्राडगेज के दर्शन नहीं हो पाये हैं। राजस्थान एक पिछड़ा हुआ और सीमावर्ती प्रदेश है। वहाँ पर याता-यात की सुविधाएँ बढ़ाना केवल सुरक्षा की दृष्टि से ही आवश्यक नहीं है, बल्कि उससे वहाँ की प्राकृतिक सम्पदा का भी उपयोग किया जा सकेगा, जिससे देश को लाभ होगा। लेकिन दुर्भाग्य यह है कि रेलवे बोर्ड अभी तक इस बारे में सोचने के लिए तैयार नहीं है। मैं श्री नम्बियार की इस बात से सहमत हूँ कि रेलवे बोर्ड जनता की भावनाओं को समझने में असमर्थ है और इसीलिए बार-बार कहे जाने पर भी वह इस महत्वपूर्ण कार्य को खटाई में डाले हुए है।

राजधानी एक्सप्रेस का प्रयोग बहुत अच्छा है, लेकिन मैं एक दिक्कत की ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। राजधानी एक्सप्रेस के यात्रियों को दिल्ली से कलकत्ता जाने में पूरी रात गाड़ी पर बितानी पड़ती है। अगर डेक्कन क्वीन और ताज एक्सप्रेस की तरह तीन चार घंटे की यात्रा हो, तो चेंबर कार में जाया जा सकता है। तीन चार घंटे कोई भी आदमी चेंबर कार में बैठ कर जा सकता है लेकिन चेंबर कार के अन्दर पूरी रात निकालना बड़ा मुश्किल है। मैंने बर्क-आउट करके देखा है। अगर आप चेंबर कार समाप्त कर दें और स्लीपिंग लगा दें, केवल दो क्लास रखें राजधानी एक्सप्रेस में तो अधिक अच्छा होगा। एक तो यह मैं चाहूँगा कि हमारे जो समाजवादी मंत्री नन्दा जी हैं उनके समय में श्रेणियाँ खत्म होनी चाहिए। लखड़ी क्लास और एकोनामी क्लास केवल यह दो श्रेणियाँ राजधानी एक्सप्रेस में होनी चाहिए। जिनके पास अधिक पैसा है और जिनमें सुपीरियारिटी काम्प्लेक्स है वह लखड़ी क्लास में चले और आम जनता का एक ही रूप है वह एकोनामी क्लास में चले जैसा कि बहुधा विदेशों में होता है। राजधानी

एक्सप्रेस में आपने एयर कंडीशनिंग लगाया, अच्छी बात है। लेकिन आप तमाम थर्ड क्लास चेयर को हटा दीजिए और एक-एक कोच में 73-73 सीटें हैं, उसमें आप आराम से 22 नीचे और 22 ऊपर 44 शयन सीटें लगा सकते हैं और जैसे आपने थर्ड क्लास एयर कंडीशनिंग का भाड़ा प्राइमरी थर्ड क्लास एयर कंडीशनिंग से ज्यादा रखा है वैसे ही आपने फर्स्ट क्लास का जो 118 रुपये रखा है उसके बजाय आप 118 की जगह 150 रखेंगे तो भी जल्दी पहुँचने की वजह से लोग उसमें बैठना पसन्द करेंगे और आर्थिक दृष्टि से कोई घाटा आपको नहीं होगा। इसलिए मैं चाहता हूँ कि वह जो राजधानी एक्सप्रेस में 280 रुपये की एयर कंडीशनिंग क्लास है उसको लम्बरी क्लास बनाएँ और जो चेयर है उसको आप फर्स्ट क्लास साधारण एयर कंडीशनिंग बना दें और स्लीपिंग की सुविधा दें, उसके लिए 160 रुपये किराया रखें, नहीं तो पूरी रात भर थर्ड क्लास के चेयर में बैठकर दिल्ली से कलकत्ता जाना बड़ा कठिन है। यह मेरा एक बड़ा उपयोगी सुझाव है। मैं समझता हूँ कि रेलवे बोर्ड इसको मानवीयता की दृष्टि से भी सोचेगा क्योंकि कई बार उसमें औरतों और बच्चों को बड़ी तकलीफ हो जाती है।

मुझे कुछ आपने राजस्थान के बारे में भी निवेदन करना है। बड़ी सादड़ी स्टेशन से छोटी सादड़ी होते हुए नीमच तक जोड़ दिया जाय तो यात्रियों को बड़ी सुविधा होगी। इसी तरह पहाड़ी इलाके में प्रतापगढ़ डूंगरपुर क्षेत्र अभी तक अछूता पड़ा है। अगर आप पिछड़े हुए क्षेत्रों में उदासीन रहते हैं, वहाँ नई रेलवे लाइन के निर्माण में शिथिलता बरतते हैं तो आप उन क्षेत्रों के लोगों की जन-भावनाओं की कदर नहीं करते हैं। मैं आपसे निवेदन करूँगा कि प्रतापगढ़ डूंगरपुर को रतलाम से रेलवे लाइन द्वारा जोड़ दिया जाय। मैं आपके सामने यह भी कहना चाहूँगा

कि नागालैंड में डीमापुर से कोहिमा को जोड़ा जाय और अगर त्रिपुरा से अगरतला को भी रेलवे लाइन द्वारा जोड़ दिया जाय तो वहाँ के लोगों को काफी सुविधा हो जाय। बरोनी से पटना तक ब्राडगेज बनाई जाय और इसी तरह कितने ही ऐसे मसले हैं मध्य-प्रदेश के भी उनकी तरफ भी ध्यान दिया जाय। आज सीमा-क्षेत्रों के भन्दर हमारी रेलों का जाल बिछ जाना चाहिए।

दूसरी बात मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि क्या केवल बड़े शहरों को ही काम की जल्दी रहती है? बड़े-बड़े शहरों के बीच में कलकत्ता-मद्रास, दिल्ली-मद्रास, कलकत्ता-दिल्ली, दिल्ली-बम्बई, यहाँ गाड़ियाँ बड़ी तेज रफ्तार से चलाई जाती हैं। लगता ऐसा है कि जैसे सब चीजों का कंस्ट्रक्शन हो गया है। गाँवों की ओर जाने वाली, कस्बों की ओर जाने वाली, छोटे नगरों की तरफ जाने वाली गाड़ियों की तरफ कोई दिलचस्पी नहीं है। जैसे साधारण आदमियों की तरफ हमारी कोई दिलचस्पी नहीं है, जैसे बड़े-बड़े श्रीमन्तों और श्रीमानों की तरफ हमारी दिलचस्पी है ऐसे ही बड़े-बड़े शहरों और नगरों की तरफ हमारी दिलचस्पी है। लेकिन मैं आपके जरिए नन्हा जो से कहना चाहता हूँ कि यह हिन्दुस्तान केवल बड़े नगरों का नहीं है, यह हिन्दुस्तान गाँवों का देश है और जब तक गाँवों में साधारण आदमियों को सुविधायें नहीं बेंगे, उन के हितों में नहीं सोचेंगे तब तक आपको कोई भी सहानुभूति जनता की ओर से मिलने वाली नहीं है।

श्रीमन्, मैं इस बात से सहमत हूँ कि हमारी जो आमदनी के जरिए हैं वह रेलवे से नहीं निकाले जाने चाहिए। इतना बड़ा सार्व-जनिक उद्योग मुनाफे में क्यों नहीं चलता है और अधिक मुनाफे में क्यों नहीं चलता है? और क्यों कर्मचारियों को, यूनियन आफिसरों

[श्री भोंकार लाल बोहरा]

को, गार्ड्स को और टिकट बेकरों को परेशानी होती है ? यह जो बड़े-बड़े सफेद हाथी रेलवे के अन्दर आपने पाल रखे हैं जो सामंतों की तरह सैलून में घूमते हैं उनको समाप्त कीजिए और एक सच्ची राष्ट्रीय भावना से प्रेरित प्रशासन मशीन का निर्माण कीजिए जो जनता के हितों में रेलवे का संचालन करे।

संक्षेप में यह जो भाड़ा बढ़ाया गया है उसके ऊपर भी चन्द शब्द कहना चाहता हूँ। नन्दा जी इस बात पर फिर विचार करें कि माल भाड़ा जो उन्होंने बढ़ाया है वह घटाना चाहिए क्योंकि अन्ततोगत्वा यह जा कर साधारण आदमी को प्रभावित करता है, कीमतें बढ़ती हैं और उसका नुकसान आम आदमियों पर पड़ता है। बड़े लोगों को कोई परेशानी नहीं होती है लेकिन साधारण आदमियों का बड़ा नुकसान होता है।

एक बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे में जितनी चोरियाँ होती हैं, गिरोह के गिरोह मगरमच्छ की तरह काम करते हैं लेकिन हमने कभी नहीं सुना कि फलां जगह किसी गिरोह को पकड़ा गया, फलां जगह चोरियां पकड़ी गईं या फलां जगह रंगे हाथों हमने एक बड़ा गैंग पकड़ लिया। यह काम क्यों हो रहा है, कैसे हो रहा है, इसकी एक उच्च स्तरीय जांच होनी चाहिए क्योंकि इसमें करोड़ों रुपये का नुकसान मुसाफिरों को, व्यापारियों को और अन्त में क्लेम्स के द्वारा रेलवे को भुगतना पड़ता है। करोड़ों रुपया हमारा बरबाद होता है। मैं चाहता हूँ कि इस बारे में सुरक्षा की दृष्टि से उच्च-स्तरीय जांच होनी चाहिए और मुझे विश्वास है कि नन्दा जी जो एक साधारण कार्यकर्ता से ऊपर उठ कर मजदूरों के नेता के रूप में और आम जनता के प्रतिनिधि के रूप में तथा आज हमारे बीच में

पहली बार रेलवे मन्त्री के रूप में आये हैं, मैं चाहूंगा कि अपने समय में रेलवे प्रशासन को वह स्वच्छ करें और यह जो गैंग और गिरोह हैं जिसकी बजह से करोड़ों रुपये का रेलवे का नुकसान होता है और आम आदमियों का भी नुकसान होता है वह समाप्त हो।

जैसा मैंने निवेदन किया रेलवे को एक जबर्दस्त कम्प्यूटेशन का शिकार होना पड़ रहा है। सड़कों का जाल बिछ रहा है, ट्रकों के द्वारा माल ढोया जा रहा है, बसों के द्वारा यात्री जा रहे हैं। इसलिए मैं चाहूंगा कि रेलवे व्यापारिक दृष्टि से भी उपयोगी सिद्ध हो और आप अपने रेलवे के प्रशासन को भी अच्छा बनाएं। यह जो जगह जगह जोनल क्षेत्र बनाए हुए हैं उनको एफीशेंट बनाइए।

एक बात और कह कर मैं समाप्त करता हूँ। राजस्थान में जहाँ मैंने कोटा चित्तौड़ रेलवे लाइन की माँग की, मुझे पूरा विश्वास है कि इस नई लाइन के पुनसर्वेक्षण की जो घोषणा हो चुकी है और पिछले मन्त्रियों ने जो बार बार आश्वासन दिए हैं, उसको नन्दा साहब बहुत सहानुभूति से लेंगे और उसके बारे में अच्छी तरह से घोषणा करेंगे ताकि मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों को भी एक राहत मिले। मैं ज्यादा न कह कर यही कहना चाहता हूँ कि जो रेलवे कर्मचारी हैं उनकी सुविधाओं के बारे में हमें ज्यादा चिन्तित होना चाहिए क्योंकि असली रेल के मालिक और रेल के संचालक वही नीचे के लेवल वाले ही हैं लेकिन हमने आफिसरों का जंगल खड़ा कर के उनकी तरफ ध्यान नहीं दिया। जब तक हम उनकी तरफ ध्यान नहीं देंगे तब तक मुझे पक्का विश्वास है रेलवे मन्त्रालय को सफलता नहीं मिलेगी।

एक शब्द और कहना चाहता हूँ। मेरे भाई डी. एम. के बालों ने हिन्दी की चर्चा की। मैं यह चाहता हूँ कि मेरा डी. एम. के. का भाई,

मेरा मद्रास में रहने वाला भाई जयपुर और इलाहाबाद में आकर काम करे। मैं चाहूंगा कि हमारे वह मित्र अपने को इतना संकीर्ण न बनाएं। तामिलनाडु हिन्दुस्थान है और हिन्दुस्थान तामिलनाडु है। तामिलनाडु को हम हिन्दुस्थान से अलग नहीं मानते। मैं चाहूंगा कि तामिलनाडु के प्रोफेसर जयपुर में आकर पढ़ाएं, तामिलनाडु के प्रोफेसर इलाहाबाद में आकर पढ़ाएं। तामिलनाडु के लोग जयपुर और इलाहाबाद में आकर रेलवे में काम करें। तो क्या उनके लिये जरूरी नहीं होगा कि वह हिन्दी सीखें ताकि उनके साथ जनता का अधिक से अधिक सम्पर्क हो सके। इसलिए इस बात को इग्नोर नहीं किया जाना चाहिए कि देश के करोड़ों लोगों द्वारा हिन्दी समझी और बोली जाती है। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप अपने को उदार बनाइये। हम आपके साथ हैं...

SHRI MURASOLI MARAN : But the Government has no authority for imposing Hindi on us.

श्री श्रीकार लाल बोहरा : आप तामिलनाडु का विकास कीजिए। लेकिन आप यह मत सोचिये कि आपको केवल तामिलनाडु में ही नौकरी करनी है। आप के आदमियों को सारे हिन्दुस्थान में भ्राना है और इसलिए सारे हिन्दुस्थान के बनिए, इस देश की जन-भावनाओं के साथ होइए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आप का बड़ा शुक्रगुजार हूँ कि आप ने मुझे इस पर बोलने का समय दिया।

श्री बि० प्र० मन्डल (मधेपुरा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेलवे मन्त्री का ध्यान कोसी क्षेत्र की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ। मन्त्री महोदय का सम्बन्ध भी उस क्षेत्र से रहा है जब वह भारत सेवक समाज के अध्यक्ष थे। कोसी क्षेत्र में कोसी नदी के बन्ध जाने के बाद जहाँ जहाँ रेलवे लाइनें चलती थीं जैसे मधेपुरावाही निर्मली लाइन उस लाइन को अभी

तक नहीं चलाया गया है। कोसी नदी के बन जाने के बाद और फुलड कन्ट्रोल हो जाने के बाद भी उस लाइन को अभी तक नहीं चलाया गया है, यह एक दुखद बात है। हमें सुनने में आया है कि मानसी का रेलवे स्टेशन जो है जिसके दक्षिण में गंगा नदी बहती है, उस रेलवे स्टेशन को गंगा नदी के कटाव से कहा जाता है, ऐसा इनके इन्जीनियरिंग डिपार्टमेंट ने कहा है कि खतरा है और इसलिए शायद उसे दो माइल उत्तर की ओर शिफ्ट करने की बात है। वहाँ की जनता और वहाँ के लोगों का कहना है, और मैं समझता हूँ कि रेलवे मिनिस्टर के पास अभी हाल में हमारे यहाँ के लोग आए थे रेप्रेजेंटेशन लेकर इस बात की फिर से जाँच कराए कि इन्मीडिएटली रेलवे स्टेशन को कोई खतरा है या नहीं क्योंकि रेलवे लाइन के दक्षिण में नेशनल हाईवे चलता है और नेशनल हाईवे के लिए अभी तक कोई दूसरा प्लान नहीं बना है कि उसको शिफ्ट किया जाय। गंगा नदी अभी उससे और दक्षिण है। तो दो करोड़ से अधिक यह रूपया जो व्यय होने जा रहा है, मुझे शक है कि इसकी कुछ ठीक से जाँच नहीं हुई है, इसमें कुछ ब्लैक-मेलिंग की बात हो रही है, कुछ कन्ट्रैक्टर्स को प्रोब्लाइज करने की बात हो रही है और मैं खासतौर से रेलवे मिनिस्टर से कहूंगा क्योंकि मैं उनको याद दिलाना चाहता हूँ, एक समय की बात थी जब कि उन्होंने यह कहा था कि मैं हिन्दुस्थान से दो वर्ष के अन्दर करप्शन को हटा दूंगा। रेलवे में करप्शन किसी डिपार्टमेंट से कम नहीं है। सेन्ट्रल गवर्नमेंट का रेलवे ही एक ऐसा विभाग है जिसे आम जनता का काम पड़ता है। इस लिए मैं मानसी रेलवे स्टेशन की बात बहुत दिनों से कह रहा हूँ, उसकी जाँच कराइए, उसमें इमीडियेट खतरा है या नहीं है? यदि खतरा है, तब भी जो एलाइमेंट हो रहा है, उसमें जरूरत से ज्यादा खर्च हो रहा है या नहीं, इसकी जाँच कराइये और तब तक के लिए इसके काम को रोक दें।

[श्री बि० प्र० मण्डल]

उपाध्यक्ष महोदय, इसके साथ साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि मैं इससे सहमत हूँ कि हिन्दुस्तान में हमें सोशललिज्म कायम करना है। परन्तु यदि सोशललिज्म कायम करना है तो रेलवे में अंग्रेजों के जाने के बाद से जो एअर-कन्डीशन क्लास को हमने बढ़ावा दिया है, यह बहुत ही लज्जास्पद बात है। हमारे देश में जहाँ लोगों को दो वक्त खाने को नहीं मिलता, वहाँ कुछ भ्रामियों के लिये, हजारों में एक भ्रामदी के लिए अग्नर हम एअर-कन्डीशन की बात करते हैं जब कि थर्ड क्लास के लोगों की भ्रवस्था बिलकुल खराब है, उनको जानवरों की तरह से भर कर ले जाया जाता है। मेरे पास आंकड़े नहीं हैं, लेकिन रेलवे को सबसे ज्यादा भ्रामदनी थर्ड क्लास पैसेन्जर्स से होती है, लेकिन उनको नाममात्र की भी सुविधाएँ नहीं मिलती हैं। इसलिए मेरा सुझाव यह है कि आप एअर-कन्डीशन क्लास को फौरन-से-पेस्तर खत्म कर दें और रेलवे में एक लक्जरी क्लास और एक इकानमी क्लास इंट्रोड्यूस करें। जहाँ रेलों में जनता को जगह नहीं मिलती, जानवरों की तरह से सफर करते हैं, वहाँ मुट्ठी भर लोगों के लिए, शासक-वर्ग के लिए एयर-कन्डीशन क्लास को मेन्टेन करना अच्छा नहीं है। हमारे देश में एअर-कन्डीशन का जो फेअर है, वह करीब करीब वही फेअर है जो हवाई जहाज में लगता है, तो फिर एअर-कन्डीशन की क्या जरूरत है, जिसको जाना हो हवाई जहाज से जाये। फिर भी अग्नर जरूरत हो तो लक्जरी क्लास बनायें, लेकिन एअर-कन्डीशन क्लास को जल्द खत्म कर देना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, अभी मेरे एक साथी ने राजस्थान का उल्लेख किया और कहा कि उदयपुर—चित्तौर लाइन होनी चाहिये। मैं भी अभी हाल में पिलानी गया था। पिलानी एक बहुत महत्त्वपूर्ण जगह है, वहाँ एक बहुत बड़ी

इन्जीनियरिंग यूनीवर्सिटी है, इन्जीनियरिंग एजुकेशन के लिये बहुत मशहूर जगह है। लेकिन मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि पिलानी में अब तक कोई रेलवे लाइन नहीं है। वहाँ 5 हजार लड़के पढ़ते हैं, छुट्टी के दिनों में घर जाने में उनको बहुत तकलीफ होती है। इसलिये मैं कहना चाहूँगा कि जब आप राजस्थान में रेलवे लाइन की व्यवस्था करें तो पिलानी का भी ख्याल रखें।

एक और विशेष बात की और आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ, हमारे यहाँ एन०ई० रेलवे में जो लाइन मनसा-कटिहार की तरफ जाती है, उसमें एक जगह मिठाई है। वहाँ के लोगों की बहुत दिनों से यह डिमाण्ड चल रही है कि रेलवे लाइन को क्रास करने के लिये उनके यहाँ एक ओवर-ब्रिज होना चाहिये, क्योंकि वह रेलवे लाइन गांव से होकर पास करती है और वहाँ एक्सीडेंट्स हो जाते हैं। मैंने आपके पहले रेलवे मिनिस्टर डा० राम सुभाष सिंह को इस सम्बन्ध में लिखा था, लेकिन मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि उन्होंने उसको एन्वयारी के लिये अफसर्स को दे दिया और उन्होंने लिख कर भेज दिया कि गांव से दो मील के बाद रोड और लाइन का क्रॉसिंग है, वहाँ पर यह व्यवस्था है उस व्यवस्था से हमें क्या लाभ है, यह व्यवस्था तो हमें गांव के क्षेत्र में चाहिये। यह गांव मेरे क्षेत्र में पड़ता है, इसलिये मैं नन्दा जी से कहूँगा कि वे इसको नोट कर लें कि मिठाई रेलवे स्टेशन पर रेलवे क्रॉसिंग की व्यवस्था होनी चाहिये, वहाँ की जनता इस चीज की डिमाण्ड बहुत दिनों से कर रही है, और मैं भी इसकी सिफारिश करता हूँ।

श्री बिष्णावर बाणपेयी (धमेठी) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ, विशेष कर इसलिये कि उन्होंने हाउस की सेन्स को समझ कर तीसरे दर्जे का किराया, जिसको बढ़ाने का उम्का इरादा था,

उसे समाप्त कर दिया, साथ ही प्लेटफार्म टिकट का मूल्य भी नहीं बढ़ाया। आज हिन्दुस्तान टाइम्स के एक लीडिंग आर्टिकल में यह बात पढ़कर मुझे बहुत अफसोस हुआ कि हमारे मंत्री जी ने अण्डर पोलिटिकल प्रेशर अपना इरादा बदल दिया। क्या इरादा बदल दिया? तीसरे दर्जे का किराया नहीं बढ़ाया। क्या इरादा बदल दिया—प्लेटफार्म टिकट का पैसा नहीं बढ़ाया—लेकिन यह शिकायत हिन्दुस्तान टाइम्स को नहीं है, उसकी शिकायत तो कुछ और है—उस को यह शिकायत है कि फस्ट क्लास का किराया क्यों नहीं घटाया, सैकण्ड क्लास का किराया क्यों नहीं घटाया, एअर-कन्डीशन क्लास का किराया क्यों नहीं घटाया—असल में उनको यही शिकायत है। यह शिकायत बिरला जी के माउथ-पीस पेपर का है। मगर वह यह नहीं जानते कि इस बजट में सोशलिज्म की सुवासित सुगन्ध आ रही है।

आज जमाना बदल चुका है। आज हमारे मंत्रियों को सोशलिज्म के तरीके से ही व्यवहार करना होगा और मैं तो यह समझता हूँ कि जब सेन्स समझ कर हमारे मंत्री जी ने किराया कम कर दिया, तो उन्होंने यह सेन्स भी जरूर समझ ली होगी कि रेलवे बोर्ड को इतना अधिकार नहीं मिलना चाहिये, उसे आपके अचानक काम करना चाहिये, उसे डिक्लेशन देने की पावर नहीं होनी चाहिये। मगर मेरा अनुमान ठीक है और हाउस की सेन्स को समझ कर मंत्री जी सोशलिज्म के रास्ते पर चल रहे हैं तो उन्होंने यह सेन्स भी समझ ली होगी कि यह घाटा कैसे पूरा किया जा सकता है। यह घाटा रेलवे की चोरी बन्द करके पूरा किया जा सकता है या बड़े बड़े अफसरों को बरखास्त करके पूरा किया जा सकता है, जो बड़े बड़े मैनेजर्स हैं, सैलून में चलने वालों को तो एकदम बरखास्त कर देना चाहिये, इनका क्या काम है? मैं देखता हूँ कि बड़े अफसर केवल हस्तक्षेप करने के और कोई काम नहीं करते। सबेरे से शाम तक बेचारे

क्लर्क्स पीसे जाते हैं, अफसर दो घण्टे के लिये भाये, इधर-उधर शान बघारी, दस्तकत किये और चल दिये। यह सोशलिज्म का तरीका नहीं है, सोशलिज्म तरीके से नहीं भायेगा। मगर सोशलिज्म लाना है तो आमूल परिवर्तन करना होगा।

मैं नन्दा जी को याद दिलाना चाहता हूँ—जब वह गृह मंत्री थे तब हमारे गांव गांव में उनका नाम था। इसलिये कि जब भी कहीं से कोई दरखास्त जाती थी तो वे फौरन सी०बी० आई० की एन्कवायरी पुलिस के खिलाफ़ करा देते थे। लोगों को आश्चर्य होता था कि केन्द्र में बैठा हुआ मंत्री, जिसका हमसे कोई परिचय नहीं है, न हमने एम० एल० ए० की सिफारिश कराई है और न एम० पी० की सिफारिश कराई है, फिर भी फौरन एन्कवायरी बैठ गई। यह एक राहत की चीज आपने चलाई थी। मैं समझता हूँ कि यहां भी आप कोई ऐसा तरीका जरूर ढूँढ़ेंगे कि रेलवे में भी लोगों को राहत मिलेगी। आवश्यकता इस बात की है कि थर्ड क्लास में सफर करने वाले जो प्रिसेन्जर्स हैं, उन की तरफ आप का विशेष ध्यान होना चाहिये। उनके कपटों को कोई नहीं देखता है, जब वे बेचारे टिकट लेते हैं तो उनको पूरा पैसा वापस नहीं मिलता है, टिकट मिल जाता है तो तीसरे दर्जे में घुस नहीं पाते, मगर किसी तरह से घुस गये तो बैठ नहीं पाते, कोई खड़ा है, कोई बैठा है, किसी भी हालत में अपना सफर पूरा कर लेते हैं। तो क्या रेलवे में डिब्बों को नहीं बढ़ाया जा सकता, ज्यादा ट्रेनें नहीं चलाई जा सकती?

हमारे एक मित्र ने कहा कि इसे व्यापारिक संस्था नहीं समझना चाहिये। लेकिन मैं समझता हूँ कि इसे व्यापारिक संस्था अवश्य समझना चाहिये। व्यापार के मायने यह नहीं है कि जहां घाटा होता है, वहां व्यापार नहीं किया जाता मुनाफा नहीं होता है, वहां अण्डा काम कर

[श्री विद्याधर बाजपेयी]

के मुनाफा पैदा किया जा सकता है।

मैं एक व्यवसायिक बात मंत्री जी को बतलाता हूँ—एक बहुत छोटी सी सलाह है। मैंने बसेज में देखा है कि एडवर्टिजमेन्ट के—बहुत से पोस्टर्स लगे रहते हैं, उसी तरह से आप रेल के हर डिब्बे में क्यों नहीं लगाते हैं। एडवर्टिजमेन्ट्स से करोड़ों रुपया आपको मिलेगा और किराया बढ़ाने की जरूरत नहीं रहेगी। यह सलाह मैंने पालियामेंट में अपनी पिछली स्पीच में भी दी थी और मैंने सुना है कि कटिहार की तरफ कुछ किया गया है, लेकिन इधर हमको देखने को कुछ नहीं मिला।

अब अग्रर में मंत्री जी का ध्यान मुल्तानपुर की तरफ खींचूँ तो आपको कोई शिकायत नहीं होनी चाहिये। हमारा यह जिला बहुत पिछड़ा हुआ जिला है। हमको पिछड़ा हुआ कहने में शर्म आती है क्योंकि इतना पिछड़ा हुआ नहीं जितना रेलवे की क्रूर दृष्टि ने उसे पिछड़ा रखा है। ब्रिटिश काल से लेकर आजादी मिलने के २२ वर्षों के बाद भी आज तक उसमें कोई उन्नति नहीं हुई है। जब पहले अंग्रेज थे—मैं उनकी तारीफ तो नहीं कर सकता—लेकिन वे एक काम कर गए कि लखनऊ से जफराबाद यानी जोनपुर तक एक रेलवे लाइन बना दी। लेकिन मुल्तानपुर पर मैं कहता हूँ कि मंत्री जी की क्रूर दृष्टि रहती है। वहाँ पर प्लेटफार्म ऊँचे नहीं बनाये गए जिसके कारण औरतों और बच्चों को गाड़ी में चढ़ना मुश्किल होता है। चलती गाड़ी से मुसाफिर गिर जाते हैं। जब कार शुरू हुई तो सबसे पहले अंग्रेजों ने हमारे यहाँ से लाईन उखाड़ ली लेकिन जब कार बन्द हुई तो फिर पटरी बिछाई। मैं नन्दा जी से कहना चाहता हूँ कि जरा इन्साफ की नजर कीजिए। आप सोशलिस्ट मंत्री नहीं कहला सकते अग्रर आप मुल्तानपुर को उपेक्षा की

दृष्टि से देखेंगे। मुल्तानपुर से कोई मेल या एक्सप्रेस ट्रेन क्यों नहीं गुजरती जबकि राय-बरेली से, प्रतापगढ़ से और फंजाबाद से गुजरती है जो कि वहाँ से २५-३० मील की दूरी पर हैं। लेकिन मुल्तानपुर से सीधा रास्ता होने पर भी वहाँ से कोई मेल ट्रेन या एक्सप्रेस ट्रेन नहीं गुजर सकती। अब जब बमुश्किल तमाम फास्ट पैसेंजर चलाई गई हैं—मुल्तानपुर से भाँसी और मुल्तानपुर टु हाबड़ा उसे भी आपने बन्द कर दिया है। लेकिन अभी एक खचड़ा पैसेंजर ट्रेन है उसमें फस्ट क्लास कभी रेलवे वालों का मन हुआ तो जोड़ दिया और अग्रर नहीं चाहा तो नहीं जोड़ा। कभी चाहा तो ढेर से चलाया, कभी चाहा तो जल्दी चला दिया। उसका नतीजा यह होता है कि उसमें बैठकर जब दिल्ली आते हैं तो खतरा रहता है कि टाइम से पहुँचेंगे या नहीं उसका टाइम चार के बजाय साढ़े तीन कर दिया जाये ताकि घाट बजकर पचास पर जो २६ घण्टा चलती है वह मिल जाये। मेरे ये छोटे छोटे सुझाव हैं।... (अवधान)... मैं नाम कमाने के लिए नहीं बल्कि जान बचाने के लिए बोल रहा हूँ। फिर शायद ही पार्लमेन्ट में आ पाऊँ अग्रर आपने यह सब नहीं किया। उपाध्यक्ष जी, पं० मदन मोहन मालवीय के सुपुत्र यहाँ एम० पी० थे। एक लोको बर्कशाप हमारे यहाँ बन रहा था लेकिन उसको उठाकर बनारस ले गए। लेकिन फिर दूसरी मर्तबा वहाँ एलेक्शन में हार हुई। अब हमारे जमाने में आपने रेल बन्द कर दी। कसूर इनका, गलती करें वे और बेकसूर हम मारे जायें।... (अवधान)... मैं चाहता हूँ कि मुल्तानपुर में नार्दन रेलवे का डिबीजनल आफिस बने। क्योंकि वह मध्य में है। हर बीज दिल्ली और लखनऊ में ही क्यों बने? यह सोशलिज्म नहीं है। जब मध्य में मुल्तानपुर है तो नार्दन रेलवे का डिबीजनल आफिस वहाँ बने। इसका एक फायदा तो यह होगा कि बड़े बड़े आफिसर केहता वाले शहरों में अग्रर रहेंगे तो उनका

स्टैंडर्ड जरा घासमान से नीचे धरती पर उतर आयेगा और फिर शायद वे अपने आप सैलून में न चला करें। मन्त्री जी इस बात को न भूलें कि पूरे हाउस का यह सेन्स है कि सैलून सिस्टम को समाप्त कर दिया जाये। आप चले फर्स्ट क्लास में और वे चले सैलून में। प्रधान मंत्री फर्स्ट क्लास में चल सकती हैं लेकिन इन लोगों को न मालूम कौन सा जान-माल का खतरा रहता है जिसके कारण सैलून में चलते हैं। रेलवे के कर्मचारियों को कोई जानता भी नहीं। सैलून में कोई बैठा जा रहा हो तो लोगों को आश्चर्य होता है। वे पूछते हैं कि कौन जा रहा है तब मालूम हुआ कि रेलवे के जनरल मैनेजर साहब जा रहे हैं। मालूम होता है उन्होंने अपने हाथ से रेलवे का कांस्टीट्यूशन लिखा है। अपने लिए सब सुविचार्यें रखी हैं। हमको पास मिले तो अपने साथ फेमिली नहीं ला सकते। लेकिन उनको पास मिले तो बीबी बच्चे और जिसको भी चाहें अपने साथ बिठाकर ले आवें। लिखे तीन हैं, लावें पांच। ... (अध्यक्षान) ... मेरे पास तो सुझावों का बहुत बड़ा बंडल है मैं चाहता हूँ कि मन्त्री महोदय सुल्तानपुर के ऊपर भी मेहरबानी करें।

MR. DEPUTY-SPEAKER : You can pass on the suggestion to the Minister. I am guided by the restrictions, the limitations of time.

श्री विद्याधर बाबयैयी : उपाध्यक्ष महोदय, ये करें या न करें, इसकी फिक्र मुझे नहीं है। मेरी स्पीच अगर पेपर में छप जाये और पब्लिक उसको सुन ले तो मेरी जान बच जायेगी। मैं अपनी जान बचाने के लिए ही यह स्पीच दे रहा हूँ। (अध्यक्षान) ... मेरे बोलने के बाद आप हाउस को एडजर्न कर देंगे ?

MR. DEPUTY-SPEAKER : There are many other speakers waiting.

श्री विद्याधर बाबयैयी : प्रमेठी, गीरीगंज

स्टेशन हैं, दोनों जगह बिजनेस होता है लेकिन वहां पर दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए पुल नहीं है। आप वहां पर पुल बनवा दीजिए। बीच में जब लम्बी माल गाड़ी लड़ी हो जाती है तो लोग उसके नीचे से गुजरते हैं जिससे सवारियों को चोटें पहुंचती हैं। इसके भलावा हमारे शहर में रेलवे के दो फाटक हैं जोकि हमेशा ही बन्द रहते हैं जिसकी वजह से जाने जाने में बड़ी कठिनाई होती है और यातायात में रुकावट पड़ती है। आप वहां पर रेलवे का ओवर ब्रिज या ग्रन्डर ब्रिज बनवा दें। इसके भलावा राय बरेली—प्राजमगढ़ और लखनऊ—प्राजमगढ़ कोई भी उपाय आदमी के पास रेलवे से जाने का नहीं है शिवाय बस के। आप वहां पर लाइन बिछाइये और बिजनेस कीजिए तो आपको काफी पैसा मिलेगा। अगर लखनऊ—प्राजमगढ़ और रायबरेली से उधर गाड़ी चलायेंगे।

आपने मुझे जो टाईम दिया उसके लिए मैं आपका बड़ा शुक्रगुजार हूँ। मैंने अपनी बात कह ली, ये करें चाहे न करें, मेरी जान बच जायेगी।

श्री शिवधरण लाल (फीरोजाबाद) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपका धामारी हूँ कि आपने मुझे इस समय जबकि 6 बजे में 10 मिनट बाकी हैं, बोलने का मौका दिया।

रेल मन्त्री श्री नन्दा जी ने एक बहुत उचित कदम जनता के हित में उठाकर 13 करोड़ की छूट दी है। तीसरे दर्जे, प्लेटफार्म इत्यादि और खाद्य पर से टैक्स हटाकर उन्होंने एक बहुत ही सराहनीय और प्रशंसा कदम उठाया है। मैं बहुत दिन पहले से जानता हूँ कि आप भ्रष्टाचार के सख्त विरोधी रहे हैं। मैं धाशा करता हूँ कि सारे देश में सबसे ज्यादा भ्रष्टाचार जोकि इलाहाबाद में नाबंन रेलवे के उच्चाधिकारियों के द्वारा हो रहा है उसको कम से कम मिटाने की कृपा करेंगे। आप हमेशा से भ्रष्टाचार के विरोधी रहे हैं और

[श्री शिवचरण लाल]

इसका आप ऐलान भी कर चुके हैं इसलिए आपके नेतृत्व में रेलवे के अन्दर निकम्मे और भ्रष्ट अधिकारियों को कोई स्थान नहीं होना चाहिए। मैं कम से कम इतनी भाषा आप से प्रवक्ष्य करता हूँ। मैं इसके लिए आपके सामने थोड़े से उदाहरण रखूँगा। उपाध्यक्ष महोदय, यदि आप मुझे कुछ अधिक समय देंगे तो मैं बहुत अच्छे सुझाव मन्त्री महोदय के समक्ष रख सकूँगा। मन्त्री महोदय समाजवाद के प्रतीक हैं, मैं इनके भाषणों को सुनकर संतुष्ट हुआ हूँ। पहले इनकी गद्दी चली गई थी लेकिन अब उनकी गद्दी पुनः स्थापित हुई है। मुझे मन्त्री महोदय से बड़ी भाषा है। मैं मन्त्री महोदय को बताना चाहूँगा कि आज रेलवे के अन्दर कितना भ्रष्टाचार बढ़ रहा है। रेलवे के अधिकारी एम पीज के पत्रों की किस प्रकार प्रवहेलना करते हैं। वे उनसे मिलना भी पसन्द नहीं करते हैं। मैं सीधे सीधे इलाहाबाद के जनरल मैनेजर, डी० ए० के ऊपर आरोप लगाना चाहता हूँ। उन्होंने हमारे पत्रों के जो उत्तर दिए हैं उनको देखकर आप संतुष्ट हो जायेंगे कि शायद ही कोई अच्छा आफिसर इस प्रकार का उत्तर देगा। मैं दो-तीन बातें आपके सामने रखूँगा। मैं तीन साल से इस लोक सभा में कहता चला आ रहा हूँ लेकिन पिछले दो रेल मन्त्रियों ने उन बातों की कोई परवाह नहीं की और रेलवे बोर्ड के कानों पर जूँ नहीं रेंगी। अब तीसरे रेल मंत्री आप आये हैं, मैं आपके सामने उन बातों को रख रहा हूँ और यह भाषा करता हूँ कि आप गम्भीरतापूर्वक मेरी बातों को सुनें और उन पर उचित ध्यान देंगे। मैं किसी नई लाइन की बात नहीं करता, पुरानी रेल गाड़ी कभी चली हो और जिस जगह पर चली हो, उसकी बात जरूर करूँगा जिसमें सरकार को अधिक से अधिक लाभ हो सके और जनता को भी सुख सुविधा मिल सके। इस समय पर मैं आपके सामने जो बातें रख रहा हूँ पुराने दो

मन्त्रियों ने उनको ध्यान से नहीं सुना और न मुझको ठीक उत्तर ही दिया और न उन जगहों का सर्वेक्षण ही करवाया। मैंने कई दफे प्रार्थना की है। जो उप-मंत्री महोदय बैठे हुए हैं वे मेरे निर्वाचन क्षेत्र से सम्बन्ध रखते हैं इसलिये मैं उनकी सेवा में सुझाव दे रहा हूँ।

भागरा छावनी से बाह होकर इटावा तक रेल चलाई जाये जिसके बारे में मैं बराबर तीन साल से रेलवे मंत्री और रेलवे बोर्ड से प्रार्थना करता रहा हूँ। यह गाड़ी अंग्रेजों के जमाने में सन् 1927 में चलाई गई थी। सन् 1939 में लड़ाई के वक्त यह बन्द कर दी गई क्योंकि उसमें कुछ अभाव बतलाये गये थे। हालांकि अभाव के कारण दूसरे थे। उस समय रेल कर्मचारी रेल के अन्दर टिकट काट दिया करते थे। वह युद्ध का समय था। रेल के टिकट टिकटघरों में न देकर रास्ते में भ्रष्ट अधिकारी रेलों में काटते थे जोकि रेलों में चलते थे। वह लोग सवारियों को रास्ते में उतार दिया करते थे। यह आरोप लगाकर भागरा छावनी से बाह तक की यह रेल लाइन बन्द कर दी गई थी। लेकिन अब वहाँ की हालत बहुत भिन्न हो चुकी है।

श्री पुनाचा ने रेलवे मंत्रालय की जो प्रालोचना की है उसके लिये मुझे खेद है और मैं चाहता हूँ कि उनकी प्रालोचना को आप भूँ नजर न रखें। आप उनको वैसे ही तिलांजलि दे दें जिस तरह से वह मेरे सवालों और भाषणों को तिलांजलि दे दिया करते थे। उन को कोई हक नहीं है रेलवे की प्रालोचना करने का। उन्होंने एक साल पहले जो मेरी बात नहीं सुनी उसको मैं आपके सामने आज रख रहा हूँ अगर बाह स्टेशन बन जायेगा और यह भागरा से इटावा तक लाइन बन जायेगी तो इससे जनता को यातायात की जो भारी कठिनाई होती है वह समाप्त हो जायेगी और सरकार को भी काफी लाभ होगा। बाह के रास्ते में

गांव बटेश्वर है पास एक ऐतिहासिक तीर्थ स्थान है जहाँ शिव जी के एक से एक मन्दिर हैं। वहाँ कार्तिक पूर्णिमा को मेला लगता है जिसमें लाखों मनुष्य ही नहीं आते बल्कि लाखों पशु गाय, बैल भैंस इत्यादि भी आकर बिकते हैं। इस मेले में राजस्थान, मध्य प्रदेश और हरियाणा आदि के व्यापारी जाते हैं। अगर वहाँ स्टेशन बना दिया जाय तो करोड़ों रुपये का साम सरकार को होगा और जनता को भी सुविधा होगी। अगर आगरा को वाह होते हुये इटावा से जोड़ दिया जाय तो यमुना त्रिज और टूंडला होते हुए जो रेलगाड़ी घूमकर जाती है वह न जाय। और सरकार को भी फायदा होगा। अध्यक्ष जी मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि 11 बजे दिन के बाद सिर्फ एक पैसेजर बरहन जंक्शन से दिल्ली को आती है। कोई भी मेल नहीं आता है। मेल सिर्फ टूंडला से चलता है। मेरी प्रार्थना है कि असम मेल बरहन स्टेशन पर भी रोका जाय ताकि पूर्व से आने वाले पश्चिम को जाने वाले यात्रियों को सुविधा हो सके।

कुवेरपुर से बरहन को लाइन जोड़ दी जाये। वहाँ से बरहन सीधे 12 मील रह जाता है। उसका आगरा से सीधा सम्बन्ध एटा और कासगंज के लिए हो जाये। इससे जनता को बड़ी सुविधा हो जायेगी।

हमारे मंत्री महोदय भ्रष्टाचार के सक्त विरोधी हैं इसलिये इलाहाबाद डिविजन के भ्रष्टाचार का एक ही नमूना उनके सामने रखना चाहता हूँ। टूंडला एन० आर० कालेज में लड़के इम्तहान कैसे दे सकते हैं जब महीनों से उनको वहाँ के प्रिंसिपल ने बन्द कर रक्खा है। प्रिंसिपल साहब का पुतला जलाया जाता है, उनकी तेरहीं की जाती है। वहाँ छात्रों में असन्तोष है और अध्यापकों में असंतोष है प्रिंसिपल को बार बार मेरे लिखने के बावजूद जब कुछ नहीं हुआ तो मैंने बेरी साहब को लिखा, गुप्ता साहब को लिखा जो कि इलाहाबाद डिविजन के डी०एस०

हूँ। काफी दिनों के बाद उनका उत्तर आया। मैंने उनको 12 अगस्त, 1968 को पत्र लिखा था और उनका उत्तर 19-8-68 को आया कि "आपके दिनांक 12-8-68 के पत्र की पावती स्वीकार की जाती है। टूंडला इंटर कालेज के सफाई वाले, श्री सन्तोष का मामला विचाराधीन है।" यह सन्तोष कुमार हरिजन हैं और वहाँ पर सात सालों से काम कर रहे हैं।

श्री रामाबतार शास्त्री (पटना) : यह जबाब उन्होंने कब दिया ?

श्री शिवचरण लाल : मेरा पत्र 12-8-68 का था और उनका उत्तर 19-8-68 का है।

एक माननीय सदस्य : सात दिन में उत्तर आ गया, और क्या चाहिये ?

श्री शिवचरण लाल : पत्र का उत्तर तो आया लेकिन यही लिखा था कि मामला विचाराधीन है। उसके भी आज दो साल हो गये हैं। वहाँ पर पांच-छः शीट्स कास्ट्स के कर्मचारी: कोई सफाई वाले और कोई झाड़ू वाले आज सात साल से बेकार बना रक्खे गये हैं। मई के महीने में उनको छुट्टी दे दी जाती है और जुलाई में उनको फिर लगा लिया जाता है। जब मैंने उनके सम्बन्ध में पत्र लिखा तो यह कह दिया कि यह जगह अस्थायी है। मैंने कहा कि उनको स्थायी किया जाय तब बेरी साहब का पत्र 11 फरवरी को आया कि आपके पत्र के मामले में उचित कार्रवाई की जायेगी..... (व्यवधान).....

श्री प०ला० बाक्याल : बेरी साहब के यहां से पत्रों का जबाब ऐसे ही मिलता है। मैं कम से कम 200 ऐसे पत्र बतना सकता हूँ जिसमें इसी प्रकार के उत्तर आये हैं।

श्री शिवचरण लाल : आज सफाई कर्मचारियों के बच्चे मर रहे हैं। वह सात सालों से काम कर रहे हैं लेकिन उनको स्थायी नहीं

[श्री शिवचरण लाल]

बनाया जा रहा है और मुझको जवाब दिया जाता है कि यह जगहें स्थायी नहीं हैं। वह मरेंगे तो जरूर, लेकिन मैं दावे के साथ कहता हूँ कि मैं उनको वहां भूखों नहीं मरने दूंगा, समाजवादी रेलवे मंत्री के दरवाजे के सामने उनके बच्चों को डाल दूंगा कि यहां मर जाओ, वहां मत मरो। वहां के अधिकारियों ने इतने दिनों से उनकी मौत का इन्तजाम कर रक्खा है। उनको छुट्टी दे कर गच्चे में डाल दिया करते हैं।

मेरा निवेदन है कि आज गाड़ियां लुट रही हैं। 1 मार्च को मक्खनपुर में गाड़ी लुटी, 3 मार्च को कासगंज-कायमगंज सेक्शन में रेल लुटी जिसमें एक मजिस्ट्रेट पर डाकुओं ने हमला किया और वह घायल हो गया। मजिस्ट्रेट एन० धार० निगम लखनऊ से आगरा जा रहे थे। इस तरह की सारी बातें चलती हैं, भ्रष्टाचार चलता है। हम चाहते हैं कि इनकी व्यवस्था ठीक से हो। तीसरे दर्जे में अधिकारी लुटते रहते हैं, इसकी ओर ध्यान दिया जाये।

मंत्री महोदय से मुझको पूरी पूरी आशा है कि वह वाह होते हुए आगरा छावनी से इटावा तक, कुबेरपुर से बरहन तक और बरहन से एटा कासगंज तक रेल की लाइन जरूर जोड़ देंगे। असम मेल को बरहन स्टेशन पर रोकेंगे। सन्तोष कर्मचारी को एन० धार० कालेज में स्थायी बना देंगे और जो गाड़ियों में लुट होती है उसको बन्द करें तो वह कालेज के प्रिंसिपल का तबादला करेंगे ताकि बच्चों की पढ़ाई ढंग से चले। साथ ही इलाहाबाद डिवीजन के कर्मचारी गुप्ता बगैरह को, जो अच्छे ढंग से पत्रों का उत्तर भी नहीं दे सकते, बिल्कुल हटाया जाये। इस प्रकार के निक्कमे अधिकारियों को न रक्खा जाये जो एम० पी० लोगों के पत्रों का उत्तर भी ठीक ढंग से नहीं दे सकते।

इन शब्दों के साथ मैं आपसे निवेदन करना

कि आपके सामने मैंने जो सुझाव रखे हैं आपसे कृपा करके उन पर विचार करें और उनको स्वीकार करें।

श्री बसबन्त (भिवंडी) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने तीसरे दर्जे के बड़े हुए किरायों को कम करने की बात को मान लिया और समाजवाद की विचारधारा उसमें कायम रखी है।

MR. DEPUTY-SPEAKER : The hon. Member may continue his speech on the next day.

17.59 hrs.

BUSINESS ADVISORY COMMITTEE FORTY-FIFTH REPORT

THE MINISTER OF PARLIAMEN-
TARY AFFAIRS AND SHIPPING &
TRANSPORT (SHRI RAGHU RAMAIAH):
I beg to present the Forty-Fifth Report of
the Business Advisory Committee.

18 hrs.

STATEMENT RE: INDO-PAK TALKS ON EASTERN RIVERS

THE MINISTER OF IRRIGATION
AND POWER (DR. K. L. RAO) : I beg
to lay on the Table a statement on the
Secretary-level talks between India and
Pakistan held at Islamabad (West Pakistan)
to discuss Farakka Barrage and other
Eastern Rivers.

Statement

As the Honourable Members are aware, a Statement was laid on the Table of the House on the 28th July, 1969, on the conclusion of the Indo-Pakistan Secretary-level meeting on the eastern rivers held in Delhi in July, 1969. It was decided at that meeting that