

Shri S. M. Banerjee (Kanpur): Before you go on to the next item.....

Mr. Speaker: The next item is lunch.

Shri S. M. Banerjee: We have read in the newspapers yesterday that the Gajendragadkar Commission has presented its report.

Mr. Speaker: That is coming tomorrow.

12 hrs.

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

The Lok Sabha reassembled after Lunch at Fourteen of the Clock.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

RAILWAY BUDGET GENERAL DISCUSSION—Contd.

Mr. Deputy-Speaker: We shall take up the Railway Budget—General discussion now Shri Dipsa.

Shri A. Dipsa (Phulbani):** Mr. Deputy-Speaker, Sir, I do not find there has been any proposals for construction of new railway lines during the Fourth Five Year Plan and I consider the State of Orissa is completely ignored.

The proposed railway line between Rourkela and Talcher is not going to be taken up as I am informed. After completing the survey for construction of a Railway line between Khurdha Road to Bolangir in 1946-47, nothing has been done yet. The D.B. K. Railway project has been surveying for a Railway link between Ambaguda and Lanjigarh and yet it has not been decided whether it will find a place in the 4th Plan. It was brought to the notice of the Ministry of Railways

to construct a rail line between Phulbani and Berhampur but the Minister has informed me that the Railway Board has no proposal for such construction. It is distressing that the Railway Board has ignored the claim for development of undeveloped areas. The Indian Railways have failed to lay any railway line in the Phulbani District. The people of the area have to go hundreds of miles to reach the rail line. The area in question is predominated by Adibasis and Harijans and it is unbecoming in a democratic country to go on neglecting development in such areas and all will agree with me that it is neither the policy of our democratic country. I have proposed to the Railway Minister for construction of a Railway line between Talcher-Berhampur. In view of its importance it must be surveyed and be constructed during the 5th Plan. I beg to submit Sir, that the construction of the above railway lines i.e. Rourkela-Talcher and Cuttack-Paradip line, Khurdha Road-Bolangir, Ambaguda Lanjigarh lines may be taken up for construction as early as possible.

In all the Branch Railway lines running in Orissa State we do not have proper waiting rooms and in most of the waiting rooms it has been seen that railway staff is in occupation.

In most of the stations, the arrangement for supply of drinking water to the passengers is lacking. The inconvenience caused to the IIIrd class passengers has no limit. All the passengers running inside the State of Orissa are having ugly old coaches. In many cases there are no lights, very old seats and have hardly any fans. Over and above most of the Railway staff in Orissa lack in good behaviour and do not discharge their duties as desired.

During the current budget the rates of IIIrd class fares have been increased and along with freight has also been increased. While the prices of commodities will rise, due to higher freight rates the poor will also have to pay high for the Railway journey. It

**The Original speech was delivered in Oriya.

[Shri A. Dipa]

is desirable that Oriyas be recruited proportionately to the railway service that the passengers and the general public in Orissa can easily understand them who are very uneducated and backward.

Shri J. K. Choudhury (Tripura West): Mr. Deputy-Speaker, Sir, if I gate-crashed into the list of speakers on the railway budget, it is because I have to redeem a pledge. The pledge is to my constituency, which is Tripura. It is a land lying far in the north-eastern corner of India and, therefore, very little is known about it to most people here. Tripura was a native State, which integrated with India on the 15th October, 1949. The people of Tripura are facing so many troubles and problems that they wanted me to place their case before this august Assembly, so that whatever remedy is possible might be given to them.

Tripura is a Union Territory with an area of 4116 square miles, of which only 25 per cent is plain land like the plain lands of East Bengal. Out of the rest, 1608 square miles are under forests and the remainder is inhabited by 15 lakhs people, of whom 10 lakhs are refugees euphemistically called displaced persons. These lands are used for habitation and agriculture, particularly the lower levels of the higher lands.

Tripura is dependent on agriculture. For want of communication, there can be no industrial growth, because the industrialists will not invest their money there for fear of not being able to take their goods out into the outside market. Though the roads have increased a good deal, particularly in the course of the last three five-year plans, yet industrial production cannot come out merely by road transport. Tripura had three ways out. Tripura was connected in three ways with Calcutta, which is really the source of its culture and also of its supplies. From Calcutta there were three ways of coming to the State of Tripura. One was the old conservative

route of Goalando-Chandpur up to Akhura which comes within five miles from Agartala and from there the goods would be carried by trucks. There was an all-river route starting from Calcutta and reaching Karimganj, which was a sort of river port for Tripura, in the Cachar District of Assam, wherefrom goods would be carried, again, by trucks. These two routes have been closed after the Indo-Pakistan war of 1965. What remains now is a very round-about way by road partially and then by rail as you reach near Assam.

But, then, it has to pass through three bottlenecks and half-a-dozen transhipments. Tripura is so situated that the hon. Members will turn their mental eye towards the north-eastern corner of India they will find this chunk of land hanging like a pendant not from the neck but rather from the tail of Assam entering right into Pakistan and surrounded by that 'friendly' state on three sides. Mr. Bhutto, the former Foreign Minister of Pakistan, made a claim for the whole of Tripura because it is so surrounded on three sides by that State. Then, you have heard in this House questions being asked about shootings, the initiative of which lies with Pakistan, shootings into the town of Belonia and shootings from Lathitila and Dumabari. These two are very sensitive spots. I have seen them myself and I will describe them afterwards.

As you go out of Tripura, you meet with the first bottle-neck between the foothills of Mizo Hills and Sylhet District of Pakistan through which passes the Assam-Agartala road, which is our life-line, and also the railway which has entered 19 miles inside Tripura. As you go out into the District of Cachar, you again enter another bottle-neck in what is called the hill section of the North-East Frontier Railway, 115 miles from Badarpur to Lumding. After you pass the second bottle-neck you cross over the Brahmaputra Bridge and then you come to

the third bottle-neck which is just beneath the foothills of the Himalayas and the northern tip of Pakistan in North Bengal.

Once you have crossed over all these three hurdles with half-a-dozen transshipments you come out into the wider world of India. And then you have to go down to Calcutta for everything. There is, of course, the air lines. The distance is 197 miles and the fare is Rs. 70 and Rs. 76. It is not possible for the ordinary people to use the air lines. They have to spend four days and nights travelling and changing trains, and from truck to train and train to truck again, to reach Calcutta. For people like us, of course, we have to use the air lines because there is no other alternative.

Though situated like this they have to be constantly in touch with Calcutta. The people feel that they have been couped up into a little piece of land which is perhaps the least approachable from the wider India. It is more difficult to reach Tripura than to reach Srinagar or Ladakh, about which the hon. Member was telling us the other day. It is more difficult than certain points in NEFA as well.

What is the solution to this difficulty? The difficulty may be classified into three categories. Firstly, because we have to have our goods from Calcutta by the roadway, and so the roadway covers about 1300 miles the prices are naturally put up. The cost of living in Tripura is perhaps more than anywhere else in India. In addition to what is called dearness allowance there is a compensatory allowance for Government employees, and this compensatory allowance of course does not compensate them for buying what they want at such high prices. Because of lack of transport in the whole of India, Tripura is perhaps the most expensive place and you have to pay much more for your goods than in the rest of India. We want to carry goods at a cheaper rate than is done by the road system. And here comes the need for railways.

Secondly, industries do not grow there. There is nothing in Tripura except Government service and agriculture, for employment. Every two men out of three in the educated section are Government servants. But Government cannot provide employment for the entire population of Tripura which is increasing. Out of a total population of 15 lakhs, 10 lakhs are refugees euphemistically called displaced persons. The majority of the entire population consists of displaced persons and yet the cry is, "still they come". Sometimes it is a trickle and sometimes it is a torrent. All the persons who are squeezed out of East Pakistan, particularly in that region, have to come to Tripura and so the population of Tripura is increasing from that source also every day.

Now, what to do about their employment? All of them cannot be accommodated in agriculture. So, we want such industries to be established there which can flourish in that area. We have heard about the Hazari report and the licences given to Birlas. For Tripura, I am told, they took out two licences, one for a paper factory out of the bamboo pulp that can be had in abundance in that region and another for a plywood factory from the soft woods of the forests of Tripura. They have backed out, the reason being—if they set up factories they cannot move their finished products out, because of the difficulties of transport. Again, comes the question of railways.

The third thing is defence. On this point there have been certain questions asked here from that side about Pakistan's claim to some territories in Tripura. I may tell you that Pakistan has claimed the entire State of Tripura and not merely the 'char' land, as was replied to from this side. There is an interesting history behind this 'char' land. There is a river called Muhuri which separates the State of Tripura in Belonia from East Pakistan. It demarcates the boundary and, naturally, as is the case with every river, particularly mountain streams, they erode land on one side and then form

[Shri J. K. Chaudhury]

sand banks on the opposite side. Now what happens? Wherever there is a piece of 'char' land on the side of Tripura, Pakistan says, "this land belongs to us, because it has been formed out of the earth eroded from our side of the river". And whenever there is any 'char' land on their side by erosion from the side of Tripura, they claim that also because it is contiguous to their land. So, the Government of Tripura set up an embankment around the town of Belonia. But that embankment has not been of much help. They wanted to put up spurs; but whoever went to work to put up the spurs was shot at from Pakistan side. The 'char' land which has been claimed by Pakistan, I have seen that for myself—is lying fallow. In these days of food shortage, why are these acres and acres of charland lying fallow? Because, again, whoever goes to till that land is shot at from Pakistan side. Of course, our Army is there. They have built dug-outs in the embankment and have made holes to see and fire through. I went to the embankment in spite of the SDO's prohibitory orders. I sought special permission. I said, "I must have a look at the thing myself; we have to place the case before Parliament." Of course, that was during the elections and nobody knew whether I would be returned or not, but I said, "In the event of my being returned I have to give an eye-witness account." He said, "You can do so at your own risk." I said, "What is the risk? After all, my days are numbered, and if it so happens that Pakistan chooses to make a target of me I become a martyr into the bargain for no price."

Shri Nambiar (Tiruchirappalli): Why should our friend be a target of Pakistan? We will not allow that. This country will never allow Pakistan to make a target of you.

Shri J. K. Chaudhury: They are making such targets; only a few months before they did it.

Shri Ramdhar Singh (Rohtak): The youth of the country is at your disposal; do not bether.

Shri J. K. Chaudhury: I do not say that they would go in specially for me; but they might as well have sent a stray shot and that would have laid me low. A boy named Shankar was shot dead only three months before that. Anyway that is not a very important point.

The initiative is in the hands of Pakistan. They start shooting from the other side at the town of Belonia in spite of that embankment; and also at the first bottleneck which, as I said, is at the other extreme as you go out into the Cachar District of Assam. In that bottleneck there are two places, Lathitila and Dumabari, at which they shoot. Every time they take the initiative.

In Belonia I went into the houses of people and saw the holes in the corrugated-sheet roofs and through the split-bamboo walls. Mostly they are people of the lower middle classes. I asked them, "How do you live here when there is constant fear of Pakistan taking it into its head to start shooting?" They said, "We have to do it; there is no alternative. As soon as we hear the shots we all crouch under the beds, men, women and children. And those who are outside suddenly lie down flat on the ground on hearing the shots and get up when the shooting is over."

These people have courage. They have learnt to live dangerously. In all Tripura it must be dangerous living. My own house is within a mile and a half from the border of Pakistan and if they take it into their head any day to start shelling this town, we will all have to face it. In the last war with Pakistan, without any rhyme or reason, two F-104 started shooting at the control tower of the aerodrome killing one man on the spot and maiming another for life. A bullet entered his groin; of course, his life was saved.

Therefore, my last prayer to the Railway Minister, to the Government and ultimately to this House, this side and that, is that considering that the cost of living there is higher than anywhere else in India; considering that on the question of employment of our youth we will have serious problems in the next two, three or five years, considering that the growth of industry is a remedy for unemployment and, lastly, considering the question of defence and the way we are living there—I think, we have learnt to live dangerously—please do something in the matter. Give us the right means of transport i.e., the railway. I do not say that in one year it may be finished; it may be in five years or more. There is only 19 miles of railway, as I said, that has entered Tripura.

Then, as far as Assam is concerned, I should suggest either give us dieselisation or electric engines through the Hill Section of 115 miles from Badhar-pur to Lumding. Assam needs better communication for its own sake and for our sake also because we have to pass through Assam. If you please just insist that the people in Tripura must have better rail communication, if you decide that we should have some sort of relief in the matter—I hope you will support me as I am supporting the Railway Budget. If something is done for us by extending the railways, I can give a guarantee to the Government and to the Members of this House that we shall continue to live dangerously, whatever may happen, even if Pakistan comes and perhaps occupies Agartala only for two hours. What I am sure is that within that short period, they will destroy all our buildings and installations and not a girl between the age of 15 and 30 will be left when they have to go away under the impact of the Indian army coming afterwards by the railway. Yet, we shall hold our head high and shall get an example of courage and fortitude and of dangerous living to the rest of the people of India.

Mr. Deputy-Speaker: Shri Achai Singh.

Shri Nambar: Now, a Member from this side should be called.

Shri V. Krishnamoorti (Cuddalore): There is some time left for our group also.

Shri Shrichand Goel (Chandigarh): So far as Jan Sangh party is concerned, we have still got time.

Mr. Deputy Speaker: I know all that. Everybody will get a chance. You will not lose a single minute.

श्री अचल सिंह (अगरा) : उपाध्यक्ष महोदय, आज यहां पर रेलवे बजट पर हम विचार कर रहे हैं। रेलवे का महकमा गवर्नमेंट का सब से बड़ा पब्लिक एंटरप्राइज है। इस में 3,555 करोड़ रुपया लगा हुआ है। इसके मुकाबले में गवर्नमेंट के जितने दूसरे एंटरप्राइज हैं उन में बहुत ही कम रुपया लगा हुआ है। लेकिन इस महकमे के इंतजाम में कमी होने की वजह से, रेल मंत्री महोदय ने हमारे समाने घाटे का बजट पेश किया है। रेलवे का महकमा ऐसा महकमा है जिस में काफी फायदा गवर्नमेंट या फाइव स्टेट्स को हो सकता है। आजादी के पहले जब ब्रिटिश गवर्नमेंट यहां पर थी तो वह प्राइवेट कम्पनियों को बाहरी कम्पनियों को रेलवे का काम सौंपा करती थीं, ठेके पर दिया करती थीं, जैसे जी० आई० पी०, ई० आई० एच० और पञ्जीस बरस के लिये उनको इसका ठेका दिया जाता था। इन पञ्जीस बरसों में वे कम्पनियां जितना उनका इन-वेस्टमेंट हुआ करता था वह निकाल लेती थीं और फायदा भी उठा लेती थीं और उसके बाद वे उन रेलवेज को गवर्नमेंट को हेंड ओवर कर लेती थीं। आज इस रेलवे से हमें जहां घरों रुपये का फायदा होना चाहिये, घाटा हो रहा है, घाटा होता बिछावा जा रहा है। मैं समझता हूं कि इसका कारण यह है कि इसका मैनेजमेंट, इसका एडमिनिस्ट्रेशन काफी गिर गया है, उस में काफी कमी आका हो गई है।

[श्री प्रचल सिंह]

रेलों में चोरियां भी बहुत होती हैं। इतनी होती हैं कि उनकी कोई हद ही नहीं है। मुझे इसका निजी अनुभव है। हमारे भागरे में बेलागंज, आराकंड, ईलाह स्टेशनों पर रोजाना हजारों बैगन्ज आकर कटते हैं, गेहूँ के, चावल के, तथा दूसरे सामान के के बैगन्ज आकर कटते हैं और वहाँ पर पता चलता है कि किसी बैगन में इतना माल कम है और किसी में उतना मान कम है। भागरा में ही लाखों रुपये की चोरियां होती हैं और अगर तमाम हिन्दुस्तान का हिसाब लगाया जाये तो मालुम नहीं कितने रुपये की चोरियां होती होंगी। बाब एण्ड वाई तथा रेलवे फोर्स के कर्मचारी जब चोरियां करवाते हैं और उनकी छाबों के मामले चोरियां होती हैं। लेकिन वे कोई परवाह नहीं करते हैं। अगर इसी एक चीज पर हम पूरा ध्यान दें तो करोड़ों रुपये हमारा बच सकता है। इस एक बात को हम पिछले कई बरसों से कह रहे हैं लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। हम इधर कहते रहते हैं और उधर चोरियां बढ़ती रहती हैं, दिन प्रतिदिन बढ़ती जाती हैं।

यह भी अनुमान लगाया गया है कि टिकटनेस ट्रेबल के कारण रेलवे को दस करोड़ रुपये सालाना का घाटा उठाना पड़ता है। अगर इसको बन्द कर दिया जाए तो दस करोड़ की प्रतिशुल्क घामदनी आपकी हो सकती है। इसके साथ साथ आप यह भी देखें कि बोगस टिकट्स इतनी होती हैं और उसके कारण भी रेलवे को काफी हानि उठानी पड़ती है। एडमिनिस्ट्रेशन में बहुत से लोग हैं जो रैसो तो लेते हैं लेकिन टिकट इन्हें नहीं करते हैं। इससे भी रेलवे को बहुत नुकसान होता है। अगर हम ठीक तरह से रेलवे को मैनेज करें तो घरों से रुपये हमें मिल सकता है।

जितने आश्चर्य की बात है कि जितने इंटरटेकिंग में 3,565 करोड़ रुपये खर्च

हुआ है उस में हमें 24 करोड़ रुपये का घाटा होता हुआ दिखाया गया है। अगर हम जो हजारों रुपये इस पर लगा हुआ है उस पर पांच छः परसेंट सूद भी लगायें और डिभि-सिएशन काट दें तो भी हमें पांच सात बी करोड़ रुपये रेलवे से घामदनी होनी चाहिये जबकि बीबीस करोड़ का घाटा दिखाया जा रहा है। मैं चाहता हूँ कि एडमिनिस्ट्रेशन को आप ठीक करें। आज हम लोग बदनाम हो रहे हैं। जितने हमारे गवर्नमेंट इंटरटेकिंग है प्रायः सभी गाँवों में चल रहे हैं। रेलवे के अलावा 70-75 हमारे गवर्नमेंट इंटरटेकिंग हैं और उन में से 12-15 को छोड़ कर जिन को कुछ लाभ हो रहा है, बाकी सब घाटे में चल रहे हैं। इसका कारण यह है कि जो इन्तजाम करने वाले हैं वे यह समझते हैं कि हमारा क्या जाता है, राष्ट्र का जाता है, कोम का जाता है और वे परवाह नहीं करते हैं। उनको तो तनखाह चाहिये जो उनको मिलती जाती है और वे आराम में रहते हैं। वे समझते हैं कि उनको काम करने की क्या जरूरत पड़ी है। यह मैं आपको बता चुका हूँ कि जब रेलें प्राइवेट कंपनियों में थी तो पच्चीस बरस में अपनी कीमत निकाल कर फायदा भी उठाती थीं और बाद में वे कम्पनियाँ इनको गवर्नमेंट को देकर मोबर भी कर देती थीं। इतना बड़ा आपका यह कंसर्न जो घाटे में जा रहा है इसका कारण यह है कि इस में बड़ा लीकेज होता है और लोग जो उनका काम है उसको ठीक तरह से नहीं करते हैं। इसको हम दबाना चाहिये। अगर हम न इस तरह ध्यान नहीं दिया तो वे रेलें हमारा बड़ा गर्क कर देंगी। हम गड़बड़ को चलाने की हम इजाजत नहीं दे सकते हैं। हम नगह से तो हम दिखावाये हो जायेंगे। बिल मंत्री जी ने बराबर बजट बना कर हाउस में पेश किया है लेकिन इस रेलवे बजट को आपने घाटे का दिखाया है। यह तब हो रहा है जब कि एक दुहाई देते हैं कि पब्लिक प्रोपरिटी में

उद्योगों को घाना चाहिये, इनको गवर्नमेंट अडरटेकिंग बनाना चाहिये। वे जब प्राइवेट अडरटेकिंग होते हैं तो काफी फायदा होता है और इस बात के बावजूद होता है कि टैक्स बर्गेस भी बहुत देते हैं। लेकिन यह धारणा की बात है कि गवर्नमेंट को अपने अडरटेकिंग में नुकसान होता है। मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि वह चाहे कोई कमिशन बिठावें, या कमेटी बिठावें या खुद सारी जांच करवायें कि ऐसा क्यों हो रहा रहा है। जो टिकनेस ट्रेबल है उसको रोकने का इंतजाम होना चाहिये, जो चोरियां होती हैं, जो लीकेंज चलता है, वह बन्द होना चाहिये, जो बॉगन टिकनेस शुरू कर दी जाती है, उसकी रोकथाम होनी चाहिये, उस पर कड़ी नजर रखी जानी चाहिये। अगर यह सब कुछ आपने किया तो जो नुकसान आपको हो रहा है बन्द हो जायगा।

मैंने यह भी देखा है कि रेलों में बहुत से मुसाफिरों को जेबें कट जाती हैं। पुलिस जितनी रेलवे को है वह ज्यादातर उनके साथ मिली रहती है। वे लोग जेबें कतरों में जेबें कटवाते हैं। इसकी ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिये। हिन्दुस्तान का यह सब से बड़ा पब्लिक अडरटेकिंग है और आपको देखना चाहिये कि यह फायदे में जाये और अगर ऐसा नहीं होता है तो मैं मनमना हूँ कि गण्ट का बड़ा गक हो जायगा।

पंद्रह बरस से मैं यहां का मम्बर हूँ। मैं हमेशा इस बात का आग्रह करता रहा हूँ कि आगरा से लखनऊ के लिए एक एक्स्प्रेस ट्रेन होनी चाहिये। आज तक मेरी इस बात पर गौर नहीं किया गया है। कभी कहा जाता है कि मुसाफिर कम इस लाइन पर होते, कभी कहा जाता है कि टुक नहीं है, यह नहीं है, वह नहीं है। अब दिल्ली से लखनऊ, लखनऊ से अलाहाबाद,

बाराणसी से लखनऊ, सीधी ट्रेन जाती है तो आगरा से लखनऊ क्यों नहीं जा सकती है। मैं कहूंगा कि एक सीधी ट्रेन आपको देने का प्रयत्न करना चाहिये।

चीन की लड़ाई में पहले वेस्टर्न रेलवे में छठनेरा और परबम के बीच में एक फर्नीग स्टेशन की मांग की गई थी। उस वक्त कहा गया था कि हम इसको दे देंगे चीन के साथ जब लड़ाई चली तब कहा गया कि अब तो लड़ाई चल रही है, अब नहीं हो सकती है। वह लड़ाई बन्द हुई। लेकिन इस फर्नीग स्टेशन को नहीं दिया गया। उसके बाद पाकिस्तान से लड़ाई हो गई और कहा गया कि अब पाकिस्तान में लड़ाई चल रही है, हम नहीं दे सकते हैं। अब तो वह भी बन्द हो गई है। अब तो आपको इस स्टेशन को देने की कृपा करनी चाहिये। इस फर्नीग स्टेशन के प्रभाव में लोगों को बहुत नुकानीफ होती है। मैं आशा करता हूँ कि आप इस ओर अवश्य ध्यान देंगे।

जो छोटी छोटी बातें हैं उनकी ओर आपका ध्यान जाना चाहिये। इससे जनता को फायदा होगा। इतने बड़े पब्लिक अडरटेकिंग में आपको नुकसान नहीं होना चाहिये। इसको आप रोकें। इससे जनता का विश्वास सरकार पर से उठता है। घाटे में आपको बचना चाहिये और यह देखना चाहिये कि रेलों साथ में चलें।

श्री सरजू पाण्डेय (गाजीपुर) : मैं यह जानना चाहता हूँ कि आखिर सदस्यों को बुलाने में क्या तरीका चल रहा है। स्वतंत्र पार्टी के दो सदस्य बोल चुके हैं। जनसंघ के दो सदस्य बोल चुके हैं।

श्री श्रीचन्द गोबिल : नहीं, एक।

श्री सरजू पाण्डेय : हमारी पार्टी से अभी तक केवल एक सदस्य बोला है।

[श्री सरजू पाण्डेय]

मैं तीन दिन सि इन्चबार कर रहा हूँ।
चार या नौ नहीं बनाना चाहते हैं, तो
कह दीजिए।

Mr. Deputy-Speaker: I have got the account here. Whatever balance is left to the credit of the parties will be given to them. The position today is that Congress has 3 hours and 53 minutes and the Opposition has 1 hour and 44 minutes. So, I am dividing the time between the Members in such a way that there will be two speakers from the Congress side and one from the Opposition side. I would assure hon. members that they would not lose even one minute to which they are entitled; at the same time, I would request them not to claim even one minute extra.

Shri Nambar: We thought that you would call one from the Congress side and one from our side.

Mr. Deputy-Speaker: That is not possible. I want to accommodate as many from the Congress side as possible because they have also their own grievances and they also represent the people.

Shri Nambar: After we exhaust, the rest of the time can be completely given to them.

Mr. Deputy-Speaker: No; then, there would be no debate.

श्री ना० स्व० शर्मा (हुमरियागंज) :
आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, चार दिन प्रतीक्षा करने के बाद आप के प्राचीर्वाद से यह अवसर मिल रहा है कि मैं इस सदन में अपना पहला भाषण दे सकूँ।

मैंने यह सोचा था कि यद्यपि मेरी पार्टी, जनसंघ, विरोध में है, फिर भी किसी ऐसे अवसर और विषय पर मैं अपना भाषण देता, जिस में मैं माननीय मंत्री महोदय को कुछ बातों के लिये प्रत्यक्ष प्रत्यक्ष दे सकता।

परन्तु मुझे बड़े दुष्पूरवक कहना पड़ता है कि कम से कम रेलवे बजट पर बीसते हुए मैं ऐसा नहीं कर सकूंगा। हाँ, मैं यह चेष्टा करूँगा कि मैं मंत्री महोदय की उतनी कड़ी आलोचना न करूँ, जितनी कि वह आशा कर रहे हैं वा जितनी वह डिजर्व करते हैं। परन्तु कुछ बातें ऐसी हैं जिन को कहे बगैर नहीं रहा जा सकता है।

रेलवे के सर्वोत्तम उद्योग, रेलवेज, ने बीस वर्ष में पहली बार एक घंटे का बजट सदन के सामने रखा है। घाटे के संबंध में तो मुझे कुछ नहीं कहना है, क्योंकि कभी कभी घाटा इस लिये भी आ जाता है कि उपभोक्ताओं की सुख-सुविधाओं को बढ़ाने में अधिक खर्च हो जाता है, यद्यपि जहाँ तक रेलवेज का संबंध है, घाटा इस लिये नहीं आया है कि यात्रियों की सुख-सुविधाओं को बढ़ाने में ऐसा खर्च किया गया है, अपितु घाटा इस लिये आया है—अगर मैं कह सकूँ, तो मैं कहूँगा—कि वित्त मंत्री की मुहब्बत रेलवे मंत्री को यह घाटे का बजट प्रस्तुत करने के लिये विवश कर रही है।

आखिर जब रेलवे लगातार बीस वर्षों में घाटे का बजट प्रस्तुत नहीं कर रही थी और इस वर्ष पहली ही बार घाटे का बजट आया है, तो रेलवे मंत्री को कम से कम यह सोचना चाहिए था कि हो सकता है कि अगले वर्ष घाटा न रहे। लेकिन इस एक वर्ष के घाटे के आधार पर उन्होंने हमेशा हमेशा के लिये सब प्रकार के महसूल बढ़ा दिये हैं, किराये बढ़ा दिये हैं। इस लिये मेरे व्यास में रेलवे मंत्री आलोचना के पात्र हैं।

यह सरकार समाजवाद के नाम पर समय समय पर कसमें खाती रहती है। मेरा विचार है कि अगर वहाँ पर समाजवाद को सही रूप में, असल में माने का मीका मिल सकता था, तो वह मीका रेलवे मंत्री की रेल विचार में

मिल सकता था। इसी आधार पर मैंने यह देखने की कोशिश की है कि क्या रेलवे मंत्री इस में सफल हुए हैं। मैं समझता हूँ कि इस दृष्टि के रेलवे मंत्री न केवल असफल हुए हैं, बल्कि मुझे यह भी कहना पड़ेगा कि इस बजट-भाषण में उन्होंने हम लोगों के साथ बहुत मनोरंजन भी किया है। मैं एक उदाहरण पेश करता हूँ।

प्लेटफार्म टिकट पहले दस पैसे का था और अब वह पन्द्रह पैसे का कर दिया गया है। इस समय रेलवे मंत्री के हाथ में सत्ता है। यदि वह चाहते तो वह प्लेटफार्म टिकट का दाम बीस पैसे भी कर सकते थे। लेकिन इस बढ़ोत्तरी के पक्ष में उन्होंने जो कारण दिया है, वह सचमुच इस सदन के लिये हंसने की बात है। रेलवे मंत्री कहते हैं :

"This increase has been rendered necessary by the increase in the cost of paper and printing....

इस बारे में मैं बाद में कहूँगा।

"....as well as the issue and account of these tickets and will be useful if it reduces even to a small extent the overcrowding on railway platforms due to those who come only to receive or send off passengers.

ऐसा मालूम पड़ता है कि जो लोग रेलवे प्लेटफार्म पर जायें, रेलवे मंत्री के अनुसार उन के सामने पैसजर्स को रिसीव या सेंड प्राप्त करने के प्रतिरिक्त कोई और भी मकसद होना चाहिये। मेरा विश्वास है कि जितने भी व्यक्ति टिकट लेकर प्लेटफार्म पर जाते हैं, चाहे उस का टिकट दो पैसे रहा हो या दस पैसे और भी पन्द्रह पैसे का टिकट होने पर भी चाहे वे रेलवे मंत्री के प्रतिनिधि होकर वहाँ जाते हैं और उस के लिए वे भी करते

हैं। माननीय मंत्री महोदय के दिमाग में यह बात क्यों नहीं आई कि अगर प्लेटफार्म पर धोखाधड़ी हो रहा है, तो उनको प्लेटफार्म को बड़ा करने और वहाँ पर यात्रियों के बैठने आदि की व्यवस्था करनी चाहिये? इस के बजाये उन के दिमाग में किस प्रकार की बातें आती हैं? वह प्लेटफार्म के टिकट का दाम दस पैसे से पन्द्रह पैसे इस भाशा से बढ़ा देते हैं कि जो लोग अपने मित्रों आदि को छोड़ने या लेने जाते हैं, उन की संख्या कम से कम हो जायेगी।

अगर माननीय मंत्री का सोचने का यही ढंग है, तो मुझे ऐसा लगता है कि भगले वर्ष वह इस बढ़ोत्तरी को दुगुना कर देंगे इस भाशा से कि प्लेटफार्म पर कोई भी न पहुँच सकेगा। मैं यह कह देना चाहता हूँ कि अगर सोचने का ढंग ऐसा समाजवादी रहा, तब तो वास्तव में एक दिन ऐसा आयेगा, जब कि रेलवे प्लेटफार्म पर जाना पाप समझा जायेगा।

जब भी हमारे सामने इस प्रकार का पर्याय उपस्थित रहता है कि हम अपना सामान सड़क से भेज सकें या रेल से भेज सकें, तो नब्बे प्रतिशत जनता अपना सामान सड़क से भेजना पसन्द करती है। इस का कारण यह है कि रेलवे-उपभोक्ताओं को यह महसूस नहीं करने दिया जाता कि रेलवे के विभिन्न विभागों में उन का स्वागत किया जाता है। मैं समझता हूँ कि रेलवे मंत्री का यह कहना कि वह क्राउड को कम करने के लिए टिकट के दाम आदि में वृद्धि कर रहे हैं, सचमुच एक बहुत अशोभनीय बात है और देश के रेलवे मंत्री द्वारा बजट में इस प्रकार के शब्दों का प्रयोग एक कलंक की बात है।

सब से छोटे टिकट का दाम बढ़ाने के लिए माननीय मंत्री ने बहुत अजीब अजीब कारण बताए हैं। अगर माननीय मंत्री चाहते, तो बर्तमान में यात्रा करने वाले देश के 80, 85 प्रतिशत लोगों को छोड़ कर फस्ट क्लास और डीफिड क्लास के उपभोक्ताओं पर और

[श्री ना० स्व० शर्मा]

भी महसूल बढ़ा सकते थे। अगर वह सचमुच में चाहते कि रेल से सामान भेजने वाले रेल का उपयोग करना बिल्कुल बन्द कर दें, तो। वह इस महसूल को और भी ज्यादा बढ़ा सकते थे। लेकिन इस समाजवादी सरकार के मंत्री ने रेल-किराये में जो बढ़ोत्तरी की है, उस का प्रतिकूल प्रभाव देश की 85 प्रतिशत जनता पर पड़ेगा, जब कि उस से महसूल की कोई खास वृद्धि नहीं होगी।

इस बढ़ोत्तरी के पक्ष में मंत्री महोदय ने तीन कारण बताये हैं। अपने बजट भाषण के पेज 5 पर उन्होंने पहला कारण यह बताया है :—

"This increase would be fully justified on the ground that such very short distance travel is most unremunerative for the railways."

समाजवाद के सिद्धांत को मानने वाली इस सरकार के रेलवे मंत्री यह कहते हैं कि वह रीम्यूनरेशन के लिए रेलवे चला रहे हैं। क्या समाजवाद का दम भरने वाले इस बात से सहमत होंगे? क्या कांग्रेसी सरकार इसी प्रकार का समाजवाद चलाना चाहती है कि देश के सब से बड़े जिस उद्योग को जनता की सुख-सुविधा और उपयोगिता के लिए चलाना चाहिए था, उस को केवल रीम्यूनरेशन के लिए चलाया जाये? मंत्री महोदय ने यह भी कहा है कि जिन छोटी लाइनों से सरकार को उचित मात्रा में रीम्यूनरेशन नहीं मिलती है, उन को बन्द करने जा रहे हैं। अगर मंत्री महोदय ने व्यापार ही करना था, तो वह रेल मंत्री न बन कर श्री टी० टी० कृष्णामाचारी की तरह सरकार के बाहर रह कर अधिक पैसा कमा सकते थे। जिस रेलवे से जनता अधिक से अधिक सुख-सुविधा और उपयोगिता की प्राप्ति रखती है, वह उसको रीम्यूनरेशन का माध्यम न बनावे।

आगे चल कर मंत्री महोदय कहते हैं :

"even the printing and issue of the ticket costs about 3-74 paise."

अगर प्रिंटिंग की कास्ट इतनी बढ़ गई है तो जो लोग 50 मील के एरिये में चलने वाले हैं, उन को छोटा सा प्रिन्टेड टिकट दे दीजिये, उन को गले का टिकट देने की क्या आवश्यकता है, उस में बोड़ी सी कमी कर दीजिये, इस तरह से भी कुछ बचत हो सकती है।

आगे मंत्री महोदय कहते हैं—

This we have done because of constant complaints of shortage of change.

यह एक मजाक की बात है। बहुत कम मजाक मुझे इस सदन में देखने में आया, लेकिन एक सब से बड़ा मजाक सुनिये—रेलवे मंत्री महोदय इस लिये इस में बढ़ोत्तरी कर रहे हैं कि—

This we have done because of constant complaints of shortage of change and consequent inconvenience or loss to the passengers.

यह इस लिये बढ़ाया गया है कि यात्रियों को चेंज की कठिनाई होती है। चेंज बनाना तो आपके अधिकार में है—सरकार आपकी है—लेकिन आप कहते हैं कि 10 पैसे से 15 पैसे का टिकट इस लिये कर रहे हैं कि आपके बुकिंग क्लर्क को वापस करने के लिये चेंज की माटैज होती थी, अगर ऐसा था तो क्यों न उनको पांच पैसे माफ कर दिये जाय, बढ़ाने की क्या जरूरत थी। लेकिन एक पूंजीपति की तरह, एक दूकानदार की तरह आपने यह कहा कि बुकिंग हमारे पास चेंज नहीं है, इस लिये बढ़ाया है, आप यह भी तो कर सकते थे कि रेलवे उपयोगकर्ताओं

के लिये वहाँ पर चेन्ज रख देते । रेलवे मंत्री अन्वर अन्वर हलांकि इस बात को मानते हैं कि पहले भी बुकिंग क्लर्क्स अपने पास चेन्ज रखा करते थे, वे अब भी रख सकते हैं । मैं उन से पूछता हूँ कि इस प्रकार की अनाधिकृत चेन्ज से रेलवे को कितना फायदा हुआ है और उन्होंने उस को किस कैटेगरी में डाला है ।

तीसरी बात सुनिये—जो एक बड़ी अजीब बात है —

‘Considering the expenditure on the railways and the general price level in the last two years, I hope the House will agree that this increase is very moderate.’

यदि प्राइम इन्क्वीरी हो रही है तो तो आप वित्त मंत्री से सहायता मांगिये । प्राइम कम हो इस का यह मतलब नहीं है कि प्राइस इन्क्वीरी का बहाना कर के आप इन्क्वीरी करते चले जाय । प्राइस इन्क्वीरी हो या घटे, लेकिन जनता की सुख और सुविधा के लिये जो उद्योग स्थापित हुए हैं, उन का एक ही आधार होना चाहिये कि जनता को सुख-सुविधा मिल रही है या नहीं ।

उपाध्यक्ष महोदय, बुकिंग समय बहुत छोटा है, इस लिये जो कुछ सुझाव मैं उपस्थित करना चाहता हूँ जल्दी में पेश करने का प्रयत्न करता हूँ, मेहरबानी कर के घण्टी न बजाइयेगा । मैं इन प्रस्तावों को इस लिये भी रखना चाहता हूँ कि इस समाजवादी सरकार में जो ये नये मंत्री जाँ घाय़े हैं, मुझे इन से कुछ आशा हो रही है कि सम्भव है कि ये कुछ करने की कोश करें ।

मेरा पहला सुझाव यह है कि रेलवे द्वारा एम्प्लॉयेड व्यक्तियों में एक ऐसी कैटेगरी है जिस के बारे में बहुत कुछ कहा जा सकता है, लेकिन समयाभाव के कारण नहीं कह सकूँगे और वे हैं—कुली । ये लोग 2 ६० से लेकर 15 ६० तक स्टेशन मास्टर

को लाइसेन्स के लिये देते हैं ।¹⁷ स्टेशन पर गदहों और घोड़ों के लिये जेड बने हुए हैं, मोटरों और टैंक्सियों के लिये जेड बने हुए हैं, लेकिन समाजवादी व्यवस्था का दम भरने वाली सरकार ने कुलियों के लिये कोई जेड या रहने के लिये जगह नहीं बनाई है । वे स्टेशनों पर जहाँ-कहीं बैठे रहते हैं । मुझे यह भी पता चला है, हानांकि मैं इस स्थिति में नहीं हूँ कि उस को प्रमाणित कर सकूँ, लेकिन मुझे पता चला है और माननीय मंत्री भी चाहें तो पता लगा सकते हैं कि प्रत्येक कुली को लाइसेन्स प्राप्त करने के लिये स्टेशन मास्टर को 500 ६० से लेकर 1000 ६० तक देने पड़ते हैं । उन बेघारे अनाथ कुलियों को, जिनके रहने के लिए जगह प्रोवाइड नहीं की जाती, उन को अन्य सुविधाओं में नज़ा दो जा सकती, यह काम देनी पड़े, यह एक बहुत बड़ा अन्याय है । मैं यह मानना हूँ कि हमारे साथ बहुत से ऐसे अवसर घाय़े होंगे कि जब कि एक छठमरी के लिये, एक चबूती के लिये उन कुलियों ने झगड़ा किया होगा, लेकिन जिस व्यक्ति को 900 या हज़ार रुपया स्टेशन मास्टर को देना पड़े, तो उसके पास एक ही तरीका रहता है कि जब भी उस को डोने का अवसर मिले, वह उस का उचित प्रयोग करे । मैं माननीय रेलवे मंत्री महोदय से प्रार्थना करूँगा कि इन लाखों कुलियों के लिये यदि वे क्लास 4 का जेड भी कर दें, कम से कम मानवता के नाते, मनुष्यता के नाते उन का व्यवहार रेलवे के साथ हो सके, तो मैं अत्यन्त अनुगृहीत हूँगा ।

अब मैं एक प्रार्थना अपने चुनाव क्षेत्र के बारे में करना चाहता हूँ । मैं जिन चुनाव क्षेत्र से आता हूँ, पहले वहाँ से इस सरकार के एक भूतपूर्व मंत्री वहाँ का प्रतिनिधित्व करते थे—वह क्षेत्र बस्ती खिसा कहलाता है, जो कि एक बहुत बैकवर्ड क्षेत्र है । इन भूतपूर्व मंत्री महोदय ने, जो कि

[श्री ना० स्व शर्मा]

अपने को समाजवाद का एक बहुत बड़ा नेता कहा करते थे, उन का नाम बतलाने में कोई हर्ज नहीं है, उन का नाम भी केवल वेब मालवीय था, उन्होंने समाजवाद के नाम पर वहाँ बहुत कुछ कहा, यह धक्कर नहीं है कि मैं उन की धारणा कर्क, लेकिन मैं इतना अवश्य बताना चाहता हूँ कि बस्ती का जिला न केवल पिछड़ा हुआ है, बल्कि रेलवे के नाते भी इतना अधिक पीछे रहा है, कि जिस की कोई सीमा नहीं है। बस्ती जिले में 'उसका' नाम का एक बाजार है, जो कि नेपाल के बार्डर पर है। उसका-बाजार में रहने वाला व्यापारी अगर बस्ती जाना चाहे, जो कि उसी डिस्ट्रिक्ट में है और 60 मील की दूरी पर है, तो पहले उस को लूप लाइन के द्वारा गोरखपुर जाना पड़ेगा फिर वहाँ से बस्ती जाना पड़ेगा। नतीजा यह होता है कि एक व्यक्ति को उसका-बाजार से बस्ती पहुंचने में दो दिन लग जाते हैं क्योंकि रेलवे के टाइम टेबल के हिसाब से ट्रेनों का कोई एडजस्टमेंट नहीं है।

एक प्रस्ताव मैं यह करना चाहता हूँ, जो कि आपके लिये रिम्यूनरेटिव भी मानित होगा और वहाँ की बढ़ती हुई जनसंख्या के लिये सुविधाजनक भी होगा। हमारे जिले की जनसंख्या बढ़ती जा रही है, ऐसा न करे कि वह जनसंख्या कम हो, बल्कि मेरा यह प्रस्ताव ऐसा है जो आपको फारेन एक्सचेंज अर्न करने में भी सहायता पहुंचा सकता है। भगवान बुद्ध का जन्म स्थान लुम्बिनी हमारे बस्ती के बहुत पास है। मेरा निवेदन यह है कि अगर आप एक छोटी लाइन वहाँ पर जोड़ दें जो बस्ती से फरीशी, बांसी, नवगढ़, बरौपुर, लुम्बिनी होखी हुई उसका एक भाग तो वह आपके लिये बहुत रिम्यूनरेटिव मानित होगी क्योंकि इस के द्वारा बस्ती जाने वालों को जो सी-टीन रिव लग जाते हैं, उस में बचत

हो सकती है तथा लुम्बिनी जाने वाले यात्रियों को भी सुविधा हो सकती है। मैं जब चुनाव लड़ रहा था तब तीसरे दिन आकर मुझे पत्र मिला करते थे, इस प्रकार की व्यवस्था किये जाने से वहाँ की जनता के साथ जो घोर अन्याय होता है, वह बन्द हो जायगा।

मेरा दूसरा मुद्दा यह है कि इसी तरह से एक लाइन यदि बस्ती से हुमरियागंज, इंटवा, बढ़ती तक बना दी जाय तो इस का यह लाभ होगा कि जो एक लूप लाइन इस वक्त चल रही है और जो अनरम्यूनरेटिव है, इन-इपु-कोर्स वह रम्यूनरेटिव बन जायगी।

मुझे विश्वास है कि आप मेरे इन मुद्दों पर विचार करेंगे तथा इन को मान लेंगे।

Mr. Deputy-Speaker: Shri Sheo Narain. Many hon. Members coming from various areas want to place their difficulties here. I therefore request that every Member should conclude within exactly 10 minutes so that I can accommodate as many Members as possible.

श्री शिव नारायण (बस्ती) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका अनुगृहीत हूँ कि आपने मुझे टाइम दिया। मेरे मित्र श्री नारायण स्वल्प शर्मा बस्ती के इलेक्ट हुए हैं लेकिन उन्होंने बस्ती को इग्नोर कर दिया। बस्ती स्टेशन पर धंदों के अमाने से फर्स्ट क्लास बेटिंग कम था, लेकिन आप उसको टरमिनेट कर के मैकेड क्लास बेटिंग कम बना दिया गया है। फर्स्ट क्लास इन अफसरों की मौख करने के लिये है। शर्मा जी ने रेलवे की फिटिलाइज नहीं किया, लेकिन मैं करता हूँ।

सेट रनिंग आफ ट्रेन्ज बाहे हिन्दुस्तान की रेलों का विशेषाधिकार हो गया है। बने रेलवे मंत्री जी को एक चिट्ठी लिखी थी, जिसका जवाब रेलवे मंत्री जी ने मुझे भेजा है, जिसे मैं पढ़ कर सुना देता हूँ :—

"I am desired by Shri C. M. Poonacha, the Minister for Railways, to acknowledge receipt of your letter of 16th instant, enclosing copy of a representation from Shri Adi Abassi, ex-M.L.A., regarding late-running of 30 Dn passenger train from Lucknow, and to say that it is receiving attention."

We are thankful to you to learn that it is receiving attention.

श्री इत्याहक साहबजी (अमरोहा) : श्री ए० ने लिखी है, मिनिस्टर ने नहीं लिखी है।

श्री शिव नारायण : घरे सुनिये, जो ट्रेन मखनऊ से चलती है, जिसमें हमारे बकील लोग आते हैं जो मुकदमे में इलाहाबाद जाते हैं, वह पांच बजे बस्ती पहुँचती है, हमारा 2-3 घण्टे लेट रहती है। मैं इस बात को नहीं मानता कि हमारे डिपार्टमेंट के सभी लोग निकम्मे हैं, कुछ लोग हैं, लेकिन यह हमारी ब्यूटी है कि इन को करेक्ट करें।

दूसरी बात जो मैं आपकी दयावत्त से ज्ञान चिलाना चाहता हूँ वह अभी तक किसी पार्लियामेंट के मेम्बर ने प्वाबंट आउट नहीं की है। लड़ाई के प्वाबंट आफ ब्यू से एर स्टैंडिबी की दृष्टि से मखनऊ से सिलीगुड़ी तक जो लाइन जाती है वह अबस लाइन होनी आवश्यक है जबकि वह अभी तक विभिन्न लाइन है।

15 hrs.

आज हमारी कांग्रेस की गवर्नमेंट बंगाल में नहीं है, कांग्रेस की गवर्नमेंट बिहार में नहीं है और न ही उत्तर प्रदेश में है और इस नाते भारत सरकार को सचेत रहना है कि यह कम्युनिस्ट भाई जो यहां चिल्ला रहे हैं वह आज वहां पर क्या कर रहे हैं? (अवधान) यह मखनऊ से सिलीगुड़ी की रेलवे लाइन अबस लाइन कर दें क्योंकि अगर कल को चीन ने हमला किया तो हम आसानी से अपनी चीज को इधर से उधर पहुंचा सकें। भारत सरकार को इन कम्युनिस्टों से सचेत रहना है। मैं आज कहना चाहता हूँ कि कल-कल में गंगा नाच हुआ है कलकत्ता का स्टेशन सात दिन तक कम्युनिस्टों के कंट्रोल में रहा। मिनिस्टर साहब इसका पता लगायें कि सात दिन तक वहां क्या हालत रही। कलकत्ते में हमारे रेलवे स्टेशनों पर इन लोगों ने सात दिन तक घिराव डाला और खजाना वहां लूटा गया। वहां पर नील कांग्रेस कम्युनिस्ट हुकूमत है। पुलिस इंटर-फीयर नहीं कर सकी क्योंकि पुलिस को रोक दिया गया था। हमारे होम मिनिस्टर साहब को बंगाल वाले मुफ्त में बदनाम कर रहे हैं कि उन्होंने पुलिस वालों को उधार दिया है। वह गलत है। यह कम्युनिस्ट्स जो यहां शोर मचा रहे हैं यह जरा सुनें कि उन्होंने क्या किया? जरा अपने काले कारनामों का वह ध्यान करें। मैं चाहूंगा कि इन सब बातों की हमारे रेल मंत्री साहब जांच करें और वरमसल जो अपराधी हों उन को कठोर दंड मिलना चाहिए।

फर्स्ट क्लास का टिकट या तो आप बाइप आउट कर दीजिये वरना उसमें आज बैठा फर्क नहीं रहना चाहिए। जैसे कि रेलवे ने अधिकारियों को फर्स्ट ए० क्लास दे रखा है वैसे ही हम पार्लियामेंट के मेम्बरों को भी दिया जाय ताकि हम भी एक तिहाई से करके ऐयर कंडीशंड हो सकें।

[श्री शिव नारायण]

उस में गवर्नमेंट का लाभ है। मैं वे पिछले रेलवे बजट में भी इस चीज को डिमांड किया था कि फ्ल्ट ए० क्लास टिकट हमारा भी कर दिया जाय क्योंकि गवर्नमेंट का उसमें कोई लोस नहीं है बल्कि लाभ ही है। यह एक तिहाई पे करके एयर कंडीशन्ड में चलने का सुविधा मेम्बरों को भी दी जानी चाहिये क्योंकि मेम्बर आफ पार्लियामेंट मुल्क के पहले नागरिक समझे जाते हैं और उसके लिये अगर जरूरी हो तो ला को प्रमोट कर दिया जाय।

रेलवे में जहां तक कैंटरिंग का सवाल है मैं निहायत ध्रुव से धर्ज करूंगा कि इसे थाप प्राइवेट सैक्टर को दे दें। छिल्लर के जमाने में हम लोगों को 18 घाने में साफ खाना धर्मात् एक प्लेट चावल और दो भंडे की करी मिलती थी। 18 घाने में फ्ल्ट क्लास खाना हो जाया करता था। लेकिन ध्रुव खाना महंगा होने के साथ इतना गंदा रहता है जिसका कि कोई हिसाब नहीं। सफाई की व्यवस्था बिल्कुल नहीं है और खाना खाने की तबियत नहीं करती है। जरूरत इस बात की है कि जो भी खाना वह साफ व सुधरा हो और दाम भी ठीक हो लेकिन कोई सुनता नहीं है। मेरी नुजारिश है कि कैंटरिंग को थाप प्राइवेट सैक्टर को दे दें और मुझे विश्वास है कि ठीक व साफ खाना फिर से समय पर लोगों को मिल सकेगा।

मैं अपनी कांस्टीट्यूएन्सी बस्ती के बारे में थाप के द्वारा सरकार से कहना चाहता हूँ कि बस्ती गहर में लेबिस क्रॉसिंग पर बाध-बाध बंटे और पीन, पीन बंटे ट्रैकिंग जैम हो जाया करती है और यह बस्ती जीपर की बहुत दिनों से डिमांड है कि वहां पर एक छोकरा ब्रिज बना लिया जाय। बस्ती 28 लाख की आबादी वाला जिला है और

इस नाते इसकी बहुत जरूरत है। बस्ती का जो फ्ल्ट क्लास बेटिंग कम था वह सैकिड क्लास हो गया है लेकिन वहां पर फ्ल्ट क्लास बेटिंग कम की जरूरत है। मैं चाहूंगा कि रेलवे मंत्री जी हम बस्ती वालों की तरफ ध्यान दें।

एक काम और मंत्री जी करें। वह दूर पर न जाय बल्कि यहीं दिल्ली स्टेशन की जांच कर लें। रेलगाड़ियों से जब पैसी-जर उतरते हैं तो इधर उधर टूली-ज, ठेने, खोमबे वाले और बाय व पान सिगरेट वाले तमाम प्लेटफार्म पर छा जाते हैं और यात्रियों का वहां से निकलना तक मुश्किल हो जाता है।

लखनऊ से दिल्ली की जो मेल ट्रेन आती है वह 9 नम्बर प्लेट फार्म पर आती रहती है जब कि मेल ट्रेन को 13 नम्बर के प्लेट-फार्म पर आना चाहिए। आखिर यह अव्यवस्था क्यों है? दिल्ली देश की राजधानी होने के कारण देश की नाक है और सारे देश भर के ही नहीं अपितु विदेशों लोग भी यहां रोजाना काफी तादाद में आते रहते हैं और इस लिये यह दिल्ली रेलवे स्टेशन पर अत्यधिक भीड़ भाड़ अव्यवस्था को रोकना चाहिये। ऐसा न होने से हिन्दुस्तान की नाक कटती है। रेलवे विभाग को वहां के लिये माफूम बन्दोबस्त करना चाहिये।

रेलवे बोर्ड के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि यह मोनोपली रेलवे बोर्ड की ऐवालिज की जाय। यह बड़ी ज्यादाती है। हम कांसेन वाले भी इसकी मांग करते हैं कि इस को ऐवालिज करना चाहिये। इसी तरह से हम पिछले साल से यह डिमांड कर रहे हैं कि यह सिलीगुड़ी की लाइन डबल की जाय लेकिन आपने अभी तक कुछ ध्यान नहीं दिया। इसको डबल लाइन अविलम्ब किया जाय।

लखनऊ टु दिल्ली एक डीलक्स गाड़ी चलाने और वह मुबह को दिल्ली से लखनऊ आया करे और उसी तरह से लखनऊ से दिल्ली आया करे।

जहां तक यात्रियों का रेल भाड़ा बढ़ाने की बात है और विशेष करके जो बड़े क्लाम के मैनेजर्स का कियाया धापने बढ़ाया है वह नहीं बढ़ाया जाना चाहिये क्योंकि रेलवेज बड़े क्लाम के यात्रियों को इस तरह से धपने को मजबूर करना है माना उसमें इमान न होकर जानवर भरे हों। यह भी प्रजीव मजाक है कि रेलवे को जिन बड़े क्लाम के यात्रियों से 87 प्रतिशत धामदनी होना हो उन की यह हालत हो और मुर्दा यह कि कियाया उन पर और बढ़ा दिया। फर्स्ट क्लाम से रेलवे को काम धामदनी नहीं होनी है क्योंकि उसमें मेम्बर पालियामेंट बनने है एम० एन० एज० बनते हैं और धापके धफगगन बनने है। यह भी धफसर देखने में आता है कि लखनऊ में एक धफसर चलता तो एक टिकट रिजर्व करने है लेकिन वह चार, चार मीट रिजर्व करवा लेता है। एक धफसर दो दो कूप रिजर्व करा कर चलता है। यह चीज लखनऊ स्टेशन पर धाम नीर में देखने में आती है। इसलिये धगर धाप इन फर्स्ट क्लाम को एबालिज कर दें तो धच्छा ही होगा। हम सब लोग बिनकुल धई क्लाम में बनने को तैयार हैं।

मैं धाम नीर पर इस रेलवे बजट का स्वागत करता हूँ लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि जो कियाया धापने बढ़ाया है वह ज्यादा है। 9 करोड़ का बाटा कोई बड़ा बाटा नहीं है। धगर धाप ठीक धंग से काम संचालित करें तो काफी लोग रेलवेज में से सरफलत बन सकते हैं। काम भी ठीक धंग से चल सकता है और धर्ब में भी बल्लत हो सकती है।

301, (A1) 18-8.

जो धापके रेलवेज के धफसरान हैं इतजामकार हैं उन में कटौती की कमी है। मैंने स्वयं लखनऊ में धपने कानों में एक धफसर को यह कहते हुए सुना है कि कोई हमको धोड़े ही जाना है जिन को जाना है जायें।

यह रेलवे विभाग गवर्नमेंट का एक धनिग डिपार्टमेंट है। हमारे रेलवे मिनिस्टर नये नये धापे हैं इसलिये मैं चाहता हूँ कि वह इधर ध्यान दें और इनमें माकूल बन्दोबस्त करे। जैसा कि जमा जो ने कहा एक नूप लाइन बन्नी प्रोपर से होकर दक्षिण से उत्तर तक जा सकती है वह बड़ीनी और बाली होती हुई उसका तक कर दी जाय और ऐसा करने से रेलवेज को अधिक धाय प्राप्त होगी। मैं यह भी चाहूंगा कि मंत्री जो किमी भी लाइन को बन्द न करें और जा बनी हुई है उनको रूजने दिया जाय और उन्हें और ईजलप किया जाय।

रेलवे लाइनों के बगल में जो धापकी डमीने बाली पड़ी है उनको बुटिलाइज किया जाय और उनमें वेड लगवाये जाय जिससे कि पानी बरसे। धाज तमाम जंगल काटे जा रहे हैं। रेल विभाग इसमें हमारी मदद करे और वेड लगवाये इन लाइनों के बगल वाली डमीने बगल के गांव वालों को दे दी जाय किसानों को खेती-बाड़ी के लिये वेदी जाय और उससे काफी इनकम बढ़ेगी और फन धादि भी उपलब्ध होंगे। मेरी प्रार्थना है कि धाप मेहरबानी करके इतजाम ठीक कीजिये धामदनी धापकी बढ़ेगी। धामदनी बढ़ने वाली नहीं है।

भी धटल बिहारी बाबुषी ने कहा धब जो यह टुक धादि से माल बोया जा रहा है उससे रेलवेज को बाटा होगा लेकिन मेरा कहना है कि टुकों और रेलवे में माल बोने के काम में प्रतियोधिता होगी बाहिये और ऐसा होने से करप्शन भी दूर होय

[श्री विश्व नारायण]

मैं इस बारे में उत्तर प्रदेश की सरकार का अनुवृहीत हूँ कि उसने अपने यहां रोडवेज बसों का बसाई है और उससे अच्छी इनकम हो रही है और रेल रोडवेज में एक प्रति-योगिता भी हो रही है जो कि एक स्वागत योग्य चीज है। जिन राम राज्य की कल्पना गांधी जी ने की थी मैं समझता हूँ कि अगर उत्तर प्रदेश की सरकार का इस बारे में अनुसरण किया जाय तो वह गांधी जी का राम-राज्य का स्वप्न साकार हो सकेगा। इन शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री कांछू (यातूर) : महापति महोदय रेलवे के मन्त्रालय में मैं अपने विचार रखने आ रहा हूँ। रेलवे एक ऐसा विभाग है जो कि हमारे देश में जीवन में भावनार्थक ऐक्य और मास्कूनि को मिलाने वाला है। एक जमाना था कि जब रामेश्वर का यात्री अपनी यात्रा करके काशी पहुंचना चाहता था तो कई मप्पान ही नहीं कई महीने लग जाते थे। लेकिन आज ऐसी अवस्था बन गई है कि हिन्दुस्तान के किसी भी कोने का यात्री बहुत सुविधापूर्वक एक कोने से दूसरे कोने तक पहुंच सकता है। इस रेल के द्वारा हमको भावनार्थक ऐक्य और संस्कृति का भेद हमें देखने का मिलना है।

यह के जमाने में जब कि एमरजेंसी भी रेलवे विभाग ने और हमारी रेलवे ने जो काम किया है उस की हम को तारीफ करनी चाहिये। दूसरा पहलू यह कि बहुत अच्छा कार्य इस विभाग ने किया है। यह एक अच्छा पहलू है। उसका मुद्दा भी करना चाहिये जिनकी आवश्यकता हो। मैं आपके सामने कुछ बातें रखना चाहता हूँ जिन पर आप विचार कर सकें और उनमें कुछ मुद्दा लाने की कोशिश करें।

माननीय मंत्री महोदय ने अपने भाष्य में भी कहा है कि अगर रेलवे के हितों से देखा जाये तो नाम के बावजूद मैं जो

धामनी बुझनी चाहिये की वह नहीं बड़ रही है। उसकी बजह यह है कि आज लोग रेल द्वारा अपना माल भेजने के बजाय मोटर से भेजना ज्यादा पसन्द करते हैं। व्यापारी चाहता है कि जो भी माल भेजा जाये वह सुरक्षित जाये। मशीन है, कांच का सामान है या इस तरह का जो दूसरा सामान होता है उसको वह चाहता है कि सुरक्षित पहुंच जाये। यह उसके लिये भी फायदेमन्द होता है और व्यापार के लिये भी फायदेमन्द होता है। मशीनें कांच का सामान आदि चीजें रेल द्वारा सुरक्षित पहुंच जायेगी इस की कोई गारन्टी नहीं है। बहुत सा सामान टूट फूट जाता है इस लिये लोग मोटर आदि से माल भेजने पर मजबूर होते हैं। अगर थोड़ा बहुत किराया ज्यादा पड़े तो भी वह परवाह नहीं करता है और मोटरों से ही सामान को भेजते हैं। इस लिये आज रेलवे को यह धामनी घट रही है।

इसी तरह से रेलों के अन्दर जो भोजन की व्यवस्था है वह ठीक नहीं है और उसमें ब मुद्दा की आवश्यकता है। तीसरे दर्जे के यात्री जो रेलों में चलते हैं उनको भीड़ में यात्रा करनी पड़ती है। इतनी भीड़ हो जाती है कि कोई भी दर्जे से उतर नहीं सकता है स्टेशन से भोजन खरीदने के लिये बड़ी मुश्किल होती है। वह स्टेशन पर जाने के लिये या दूसरे साधन के लिये घाईर देकर उसको अपने लिये मुद्दा नहीं कर सकता है। अन्तर्गत स्टेशन पर, जब जाता जाता है लेकिन इस के जाने की अच्छी व्यवस्था जो होनी चाहिये वह नहीं हो सकती है। मैं अक्सर हिराबाद के दिल्ली जाता हूँ। दिल्ली से हिराबाद तक जाने में भी बड़े काल के वेटिंग के लिये जाने की कोई सुविधा नहीं है। जिस वर्ग में जाना मिलता है उसमें पापक और पटनी तक सब मिल जाते हैं जिसके जाने की विवक हो जाती है। नहीं नहीं जाना बहुत मुश्किल

होता है और ताजा भी नहीं होता । एक स्टेशन पर आर्डर दिया जाता है तो दूसरे स्टेशन पर बीरे लोग हाथ पर खुली थालीयां लेकर भागते हैं । कभी कभी तो वह बाथ कम के पास थालियां रख देते हैं और उन पर भक्षिकाएं बैठती रहती हैं । मैं चाहता हूँ कि वहाँ पर और ज्यादा सफाई रखी जाये थालियां ढांप दी जायें और पैसंजनों के लिये खाने की अच्छी सुविधा हो ताकि वे ठीक से भोजन कर सकें ।

रेलवे मंत्री ने अपने प्रापण में किफायत-सारी के सम्बन्ध में रेलों के बारे में जो कुछ कहा है उसका हिन्दी भाषांतर मेरे पास है जिसका मैं पट क-प्राप्तको मुनाना चाहता हूँ पृष्ठ 8 पर उन्होंने कहा है कि :

“भविष्य में प्राथमिकता केवल उन्हीं योजनाओं को दी जायेगी, जिनमें पूँजी लगाने से प्राथमिकता प्राप्तफल मिले या जिनमें रेलवे की धर्मन क्षमता में मात्र गुप्तान हो।” कम खर्च में ज्यादा फायदा हो ।

इस बात को ध्यान में रखना चाहिये । मैं तो बहूना कि रेल जहाँ जाती है उस विभाग का उत्कर्ष होता है । इरानिये जहाँ का उत्कर्ष करना है उस विभाग में रेल का होना आवश्यक है । आपने कहा है कि उन्हीं कामों को आप हाथ में लेंगे जिनमें आमदनी ज्यादा हो । अगर इस हिसाब से देखा जाये तो मैं मंत्री महोदय से कहूँगा कि महाराष्ट्र में मराठवाड़ा विभाग बहुत ही प्रविकसित है और रेलों की उसमें बहुत कमी है । उसमें मुम्किन है दो या डार्ड लाइनें हैं । डार्ड लाइनें मैं इसलिये कह रहा हूँ कि परली से चल कर उषणीर स्टेशन के दो तीन स्टेशन बाद वह लाइन दूसरी स्टेट में चली जाती है । एक लाइन और जो मनमाड के सिकन्दराबाद-काशीमुडा है । औरंगाबाद (मराठवाड़ा) में एक परिवर्तन हुई थी और वहाँ पर रेल चलाने की बात

हुई थी और उसकी सिफारिश रेलवे बोर्ड के पास और मंत्रियों के पास आई थी । मनमाड मानदेव तक मान का यातायात बहुत होता है, लेकिन मनमाड बाबगेज पर है वहाँ से मीटर गेज धारम्भ होती है । मानदेव मीटर गेज है । वहाँ पर बाव गेज के न होने से मनमाड के मानदेव मान मान से जाने में बड़ी दिक्कत होती है । मैं कहना चाहता हूँ कि या तो वहाँ पर डबल लाइन बिछा दी जाये मीटर गेज और बाव गेज की या फिर मिक्स्ड लाइन बना दी जाये ताकि दोनों तरह के यात्रों की सुविधा लोगों को मिल सके ।

इसी साउथ सेंट्रल जोन में सिकन्दराबाद से परली मिक्न्दराबाद लाइन चलती है जो कि लाटूर रोड उम लाइन पर आता है । दूसरी लाइन लाटूर से मीरज तक चलती है । लाटूर रोड और लाटूर स्टेशन का अन्तर 20 किलोमीटर का है । लाटूर से मीरज जाने वाली जो लाइन है उस लाइन के ऊपर कुर्दवाड़ी पंडरपुर पड़ता है । कल एक माननीय सदस्य ने कहा था कि यात्रियों को बड़ा कष्ट उठाना पड़ता है । पंडरपुर की यात्रा उभी तरह की होती है जैसे कुम्भ का मेला होता है । घाघाड़ी और कार्तिक में लाखों यात्री पंडरपुर उतरते हैं । हैदराबाद के जाने वाले यात्री लाटूर रोड तक आते हैं ।

लाटूर रोड स्टेशन से लाटूर स्टेशन तक जाने के लिये कोई रेल लाइन नहीं है । उनके बीच में मोटरें चलती हैं जिसके कारण लोगों को बड़ी असुविधा होती है । अगर आप उस असुविधा को दूर करना चाहते हैं तो इस बीच किलोमीटर के अन्तर को जोड़ा जाये । यह यात्रियों के लिये भी अच्छा रहेगा और रेलवे के लिये भी अच्छा रहेगा । इससे हैदराबाद से जाने वाले यात्री भी रेलवे से पंडरपुर पहुँच सकेंगे । बम्बई से जाने वाले यात्री पंडरपुर पहुँच सकते हैं । जिनको कुर्दवाड़ी उतर कर जाना पड़ता है । पिछले दिनों जब हमारे पुत्रपुत्री मंत्री श्री स० का० पाटिल पंडरपुर गये थे तो उन्होंने अपने

[श्री कांवल]

बाषण में कहा था कि इस लाइन को बदलना होगा क्योंकि वहां पर नेरोमज लाइन है। उसी बाषण के आधार पर मैंने उनको लिखा कि आपने बड़ा धक्का किया जो यह बयान दिया। बड़ा धक्का होगा अगर आप लाटर रोड और लाटर स्टेशनों के बीच में रेल लाइन को जोड़ दें क्योंकि इसमें यात्रियों को फायदा होगा। उन्होंने कहा कि हम सोचेंगे।

लाटर में मीरज तक जो लाइन जाती है अगर आप उस गाड़ी का हान मुनेंगे तो आपकी बड़ा आश्चर्य होगा। यह एक नेरोमज लाइन है जो कि धरमजा के जमाने में बनी थी। उस समय में लेकर धर तक उसमें कोई मुधार नहीं हुआ है। किसी एजिन में मुधार नहीं है किसी रेलवे में मुधार नहीं है। आपकी सुन कर आश्चर्य होगा कि बरमान के दिनों में कई डब्बे ऐसे होते हैं जो कि टपकते हैं। उसमें मुझे जाने का डर था कि टपकते हैं। पानी भरसने हूँ वह टपकना चगा और मुझको छाता लगाना पड़ा। उसके घट्टर खाली पानी ही नहीं टपकना है, बल्कि जो उस गाड़ी में बैठता है वह उसमें तो नहीं सकता चाहे वह फ्रंट क्लाम में हो या मंकेड क्लाम या बर्ड क्लाम में हो। कोई भी आदमी अपनी सीट पर बैठता नहीं रह सकता है। जहाँ से गाड़ी चली कि आदमी कभी इधर मुड़कना शुरू कर देता है और कभी उधर मुड़कना शुरू कर देता है।

एक घटना मैं आपको सुनाना हूँ। हाल में 4 मई को मैं बम्बई था रहा था। मैं लाटर से फर्स्ट क्लाम में कुईबाड़ी के लिये बैठ गया था उस दिवस में धर बयं किमी और को दो दो मई, सोधर, बयं मेरी थी। दो स्टेशन जाने के बाड़ी देर बाद धर बयं की एक्स्टेंड टूट गई और मैं धावाज हुई। मैं जान गया, देखा तो ऊपर का आदमी मेरे ऊपर फाँकर गिरने को है। वह बयं में घटक गया था। वर साथ एक ए० ए० ए० भी बैठे थे। वह आदमी बीच में फल गया। तब

हम दोनों ने मिल कर उस को निकाला और उसको नीचे मुलवाया। उसके बाद सुबह 4 मई को मैंने कुईबाड़ी स्टेशन मास्टर को नोट कराया। अगर हम लोग उस आदमी को न उठाते तो वह नीचे गिर जाता तो मेरी क्या हानन होती। मेहरबानी करके आप इसकी तरफ ध्यान दीजिये, और लाटर, मीरज के इस रेलवे को मुधारिये।

लाटर में मीरज जाने वाली गाड़ी में लाटर, कुईबाड़ी, पडरपुर स्टेशनों को छोड़ कर कहीं पर भी स्टॉप नहीं है। पडरपुर यात्रा के समय यात्री जब चलने में तो बहुत बुरा हान होता है। यात्रियों को जो भाव का डब्बा होता है उसमें भर दिया जाता है। वह लाइन जो मेरे क्षेत्र से निकलती है, उसका मैंने जिक्र किया। इस लाटर-मीरज रेलवे की गति भी बहुत कम है। लाटर से कुईबाड़ी तक का अन्तर केवल 1.17 किमी.माटर है। लेकिन उसमें घाट घटे लगते हैं। इसका मतलब है कि एक माइकिल मवार भी उसमें खादा तेज जा सकता है। इसी लाइन पर बार्मी से कुईबाड़ी तक की जो मड़क है उस पर रेल भी चलती आगा भी चलता है, मोटर भी चलती है, और एक ही पुन से सब गुजरने है, जिसके कारण न जाने किन्ने ऐकिमेट हो जाते हैं। बार्मी से बार स्टेशनों तक यह एक ही मड़क पर मैं रेलवे और अन्य यातायात होता है। इसलिए स्टेशन जाने क्या करते हैं कि गाड़ी का जो दरवाजा मड़क की तरफ खुलता है उसको लक कर दिया जाता है जिससे कि कोई भी आदमी उस तरफ न उतरने पाये लेकिन सब डिब्बों का ऐसा नहीं कर सकते। मैं चाहता हूँ कि इस लाइन की तरफ विशेष रूप से ध्यान देकर इसका मुधार किया जाना चाहिये।

दुसरी लाइन का हान भी सुनिये। बिकनरगाव-बनारगाव से परबी तक की गाड़ी जाती है वह भी लाइन सड़क, बोन

में आती है उसका भी अजीब हाल है। उस गाड़ी में चार पांच डिब्बे ही रहते हैं। जो डिब्बे होते हैं, आधा उसमें फर्स्ट क्लास का डिब्बा होता है और इसी तरह से थोड़े से मुसाफिरों के लिये दूसरे डिब्बों में जगह होती है। इसका नतीजा यह होता है कि उस गाड़ी में बहुत ज्यादा भीड़भाड़ रहती है। उसमें यात्री इस कदर भर जाते हैं कि बैठने की बात तो क्या पैर धरने की भी जगह नहीं रहती है। दूसरी गाड़ियां भी वहां आप चलायें डिब्बे ज्यादा लगायें ताकि यात्रियों को सुविधा हो।

वकाराबाद से परली तक का जो फासला है वह 268 किलोमीटर है। इस फासले को तय करने में यह गाड़ी दस घंटे लेती है। लोग इस गाड़ी में बैठ कर परेशान होते हैं। लेकिन क्या करें, और कोई जाने का साधन न होने की वजह से उनको इसमें जाना पड़ता है।

एक और आश्चर्य की बात में आपको बतलाना चाहता हूं। इस लाइन पर पानी की कमी है। इसलिए कई जगहों पर स्टेशनों के बीच में पानी के टैंक बने हुए हैं, पम्प लगे हुए हैं और इन पम्प की सहायता से पानी टंकी पर चढ़ाया जाता है और पानी लिया जाता है। लोहारा नाम के स्टेशन के पास से पानी लिया जाता है लोहारा टंकी में चूंकि पानी की बहुत कमी थी इसलिये कुठानाम के एक गांव के पास पानी की व्यवस्था हो सकती थी। गांव के लोगों ने कहा कि हम पानी सप्लाई करते हैं, आप कम से कम गाड़ी को यहां रोकने का इंतजाम तो करें। उन्होंने वावली खोद ली, रेलवे ने टैंक बना दिया और पाइप लगा दी और इधर इन्होंने गाड़ी को वहां ठहराना शुरू कर दिया। उस टैंक से जब पानी की तंगी होती है, तो पानी लिया जाता है और गाड़ी को वहां ठहराया जाता है। लेकिन बरसात के दिनों में और अन्य समय भी जब सभी जगह पानी मिल सकता है, गाड़ी को यहां ठहराया नहीं

जाता है। इसका नतीजा यह होता है कि लोग वहां पहुंच कर जंजीर खींच लेते हैं और गाड़ी खड़ी हो जाती है। जिनको चढ़ना होता है वे चढ़ जाते हैं और जिनको उतरना होता है वे उतर जाते हैं। न यहां कोई स्टेशन मास्टर है और न ही टिकट इशू करने वाला कोई आदमी है और न ही टिकट लेने वाला कोई आदमी। यहां से जो लोग आगे जाते हैं और दूसरे स्टेशन पर जाकर उतरते हैं, तब वे कह देते हैं कि वे कुण्ठा से आ रहे हैं तो उनको उन स्टेशनों से बाहर जाने दिया जाता है। इस तरह की जगहों पर अगर आप हॉल्ट बना दें तो इसमें क्या आपत्ति की बात है। जब आपने मान लिया था कि वहां आप गाड़ी ठहराया करेंगे तो वहां हॉल्ट बनाने में आपको कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिये। नहीं तो सैकड़ों लोग बिना टिकट के चलते हैं।

Shri Nambiar: It all looks like a novel or a drama. Are all these facts? Is our railways running like that?

The Minister of Railways (Shri C. M. Poonacha): He is explaining how the people pull the chain and stop the train.

Shri Nambiar: He says, there is no Station Master and there is nobody even to issue tickets.

श्री कांबले और भी मुसाफिरों की जो तकलीफें हैं उनकी ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। यह जो गाड़ी परली से वकाराबाद जाती है इसके डिब्बों की सफाई नहीं होती है, ढेरों कूड़ा, कचरा इसमें पड़ा रहता है। जब इसके बारे में स्टेशन मास्टर को कहा जाता है तो वह जवाब दे देता है कि हम क्या करें, हमारे पास कोई स्वीपर नहीं है, कोई सफाई करने वाला नहीं है। बहुत ही वहां पर अजीब हालत है। रास्ते में अगर इंजन में पानी खत्म हो जाता है तो इंजन पानी के लिये पानी की टंकी पर या परली जाता है और गाड़ी इस कारण से छः छः घंटे खड़ी रहती है।

[बी काबले]

इस लाइन पर कई स्टेशन पड़ते हैं, जो बहुत महत्व के हैं। उदगीर एक बड़ी व्यापारिक मंडी है। वहां काटन का घीर मूंग-फली का बहुत व्यापार होता है। वहां स्टेशन पर कोई रोड नहीं है। लोग घुप में खड़े रहते हैं। इसका आपकी इंतजाम करना चाहिये। एक बेटिंग रुम है जिसमें बड़े क्लास के बालीस पचास से ज्यादा यादमी नहीं बैठ सकते हैं। हजारों की संख्या में यात्री यात्रा करते हैं, लेकिन उन के वहां बैठने तक का इंतजाम नहीं है। स्टेशन में पीने का पानी तक नहीं है। गांव में नल है लेकिन स्टेशन में वहां पानी नहीं है। वहां से आप पानी ले लीजिये और स्टेशन पर पानी का इंतजाम तो कीजिये। लोगों में जो बेवैनी वहां फैली हुई है, उसको आप दूर करें।

रेल स्टेशनों में घोर पटरी के आसपास तथा दूसरी जगहों पर हजारों गण्ड बरि व्यर्थ पड़ी हुई हैं। उसमें हजारों मन घनाज धान आदि पैदा किया जा सकता है। मैं प्रनुरोध करूंगा कि क्यों नहीं आप स्वयं या किसी दूसरों को उस जमीन को देकर उसमें धान आदि की पैदावार करवाते हैं। इससे घनाज की उपज हमारे देश में बढ़ सकती है। घन-धान की समस्या हल करने में आपकी जमीन का उपयोग होगा।

Shri Nambiar: Mr. Chairman, Sir, just now I heard a speech coming from one of the Members on the other side which surprised me and, I think, the whole House, about the bad conditions of the railways, even though it may be a branch line. How can we congratulate the Railway Minister for bringing the railways to this condition which is so bad? No one need explain it further, I think, and to add to that, he has increased the freights and the fares of third class, second class, and first class passengers.

Sir, only a month back, when we discussed the Interim Budget of the Railway, I put a pointed question to

the hon. Minister whether he was going to increase the fares and the freights. But he did not give an answer. He has given an answer now. He has raised the fares and the freights. Is he justified in doing so? I strongly oppose his move in increasing the fares and the freights.

By increasing the fares, he is depriving the third class passengers or the common man of even the meagre facility that he gets by travelling by third class. By increasing the freight, the Railways are encouraging an increase in the price spiral and it is going to do much harm to the nation. Therefore, it is still not late; the hon. Minister must try to give up this idea of increasing the fares and freights and he must try to improve the condition of Railways even without increasing the fares and freights. I can suggest to him how he could do it. I can tell him very clearly that the Railways' economy is dwindling not because transport or traffic is not forthcoming, but it is because of the inefficiency of the Railway system to utilise it to the maximum that it can. I can quote two examples here.

I have got a telegram from my place, Tiruchirapalli, where 50,000 bags of jaggery are lying idle for the last two weeks for want of wagon movement, either metre gauge or broad gauge, towards Bombay. The reason given by the Southern Railways is that there is a ban from the South Central Railway that no booking should be done towards Bombay side. I represented to the local Divisional Superintendent; I sent a telegram to the hon. Minister; I also sent a letter to him; still, wagons are not forthcoming, when the Railways say that there are wagons, enough and more, and they also say that they have got enough space on the railway track. If that is so why should these things happen? It clearly shows that the Railway administration is not in a

position to utilise whatever material it has got in the way of rolling stock and railway track.

I can give another example. This morning I got a letter from Vedaranyam saying that salt could not be shifted from there; salt is lying idle in a vast area; thousands of bags are lying idle wagons cannot be given.

This is from my part of the Railways. Such stories will be more in other parts of the Railways. Just now we heard from the hon. Member the condition in his part of the Railways. If this is so, you can find out the reason where the economy fails; it is because of the inefficiency of the Railways. The hon. Minister must try to improve the condition, the system of Railway and its working rather than go to the people and say, "give us more fares and freights". Anybody can do that. Of course, I have got so much of respect for Mr. Poonacha. Anybody sitting there can straightway say, "I want so much money and that is why I am increasing the fares and freights". It does not show the determination or the capacity of the hon. Minister I would request the hon. Railway Minister to resist that temptation of the officialdom of asking for increase in fares and freights and to say, "I will improve the condition of the Railways and the efficiency of the Railways and thereby I will earn more money". He can do so.

Then, there is competition between road and rail. The Railways cannot compete with the road! After all, what a truck on the road can carry is 3 or 4 or 5 tonnes at the most whereas a train can carry thousands of tonnes. The Railway is an established system with so much of capital absorbed and so many men working. If this Railway cannot compete with the traffic on the road, the puny little lorry, that shows that the pinch of the shoe is there; you can find the failure on the part of the Railways. This

little, puny truck is competing with the mighty Railway! Therefore, something is seriously wrong with the Railways. The Railway Minister and the Railway experts must open their eyes to see the defect and they must set it right and not add to the spiralling of prices in the country at such a critical hour of our history when the price spiral has gone up and people are finding it impossible to live in this country. After all, the situation is so bad. Practically we do not know where this will lead us after a few months or years. Therefore, every effort should be made to see that the spiralling of prices is reduced; price soaring should not be allowed; there must be a determination on the part of the Government mechanism, including every Ministry. I should say that it is a crime today to allow things which will help spiralling of prices.

That is a crime and it has to be treated as an offence and as a crime. Therefore, I strongly oppose this move with all the vehemence at my command.

Coming to the question of the operational side, what is it that the Railway Minister has to offer? He has said that the railways are working with more staff and, therefore, the staff has to be reduced, and economy must be effected. If the staff is more, I would agree with him that we should reduce it. But what are the facts? Let us see the facts as they are. What happened on the day the Railway Minister presented his budget here and made his budget speech? We had the most serious tragedy in the form of the railway accident at Kuppam, in which, according to the Railway Minister's figures, 62 people had died and many were seriously wounded. How did that accident happen? I know a little bit of it. The Kuppam accident took place because of the failure of the brake system. How did the brake system fail? It failed because there was no attendant on the line.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member should try to conclude now.

Shri Nambiar: I have hardly started my speech.

Mr. Deputy-Speaker: He is entitled to 11 minutes and he has already taken nine minutes and he should try to conclude in two minutes.

Shri Nambiar: The brake system did not work because it had not been attended to. The men who should have been there on the rolling-stock and on the line were not there. I have been repeatedly complaining to the Railway Ministry and to the Southern Railway Administration that there is a serious shortage of staff on the rolling-stock side. I visited only last week the Quilon station on the Southern Railway, where according to the book figures there should have been 120 men on the rolling-stock but there were only 57 persons present; the remaining persons were not given.

In the name of economy, the railways are reducing the staff to such an extent that accidents will be a daily occurrence. In the course of my speech on the Interim Budget this year, I had said that if the railways were to reduce the men on the line, Parliament would have no other work to do except to discuss railway tragedy and railway accidents. The record shows that, and let the hon. Minister read it again. I would like to tell him that he should not play with fire and he should not do things which he does not know. The Railway Board and the Railway Administration will easily fool him by saying that economy can be effected only by reducing staff. Let him not get into the trap; if he does, he will be finished. I would warn him once again of that.

Otherwise, he will be forced to resign and run away, saying 'I cannot face these accidents' just as the late lamented Lal Bahadur Shastri once did and ran away. I warn him once again with all the seriousness that I can command.

I know that the railwaymen are working for 12 hours and even 20 hours. Would the hon. Minister not agree with me when I say this?

Shri C. M. Poonacha: Certainly not. My hon. friend knows that there are duty time limitations. Does any railway workman work for 20 hours? Can he give me those instances?

Shri Nambiar: I can give him the facts.

Shri C. M. Poonacha: I do admit that if there is some accident, or such accentuating circumstances extra work is demanded; under certain very special or distressing conditions, a railway worker or a driver or whoever else it may be; may be asked or expected to work for a long period. Otherwise, the duty-time limitations are there. Nobody here in this country will work for anything more than that.

श्री सधु लिमये (मंगर): इम नियम पर कमल नही होता है। इम कामों उदाहरण दे सकने हैं।

Shri C. M. Poonacha: Even if he does work for extra time, he is amply compensated by overtime payments also. So, let not my hon. friend exaggerate things. Let him put things as they are.

Shri Nambiar: What the hon. Minister has said is now on record. Will he implement it? I would like to know whether he will implement it and he will see to it that it is implemented.

Shri C. M. Poonacha: Certainly.

Shri Nambiar: Will he prove that a driver or a fireman who is on the engine foot-plate is not being asked to work normally for more than 12 hours? If he does it, then I can even join the Congress. If they will implement it I would give him this challenge.

श्री जयु लियवे : क्या माननीय सदस्य कांग्रेस को धन्य से खत्म करना चाहते हैं?

Shrimati Tarkeshwari Sinha (Bath): The hon. Member's assurance is very welcome. We were waiting for it. We would welcome him in the Congress.

Shri Nambiar: But first create the conditions for it.

श्री जयु लियवे : हम माननीय सदस्य का इष्ट स्वागत करेंगे।

Shri Nambiar: I know the working condition of the driver and the fireman and many others. He is normally made to work more than 12 hours. The rule says that he is authorised to claim rest if he goes beyond 12 hours, but when he claim rest by sending a telegram, he is threatened by suspension, and he is forced to take the engine further. This is the normal practice. If, under extraordinary conditions, he has to work more, I will be happy, but it is not so. For God's sake, please study the conditions and see that they are rectified. When you reduce the staff, which is already reduced to the minimum, in the name of economy, you are endangering the railway safety, and you are endangering the national transport. I submit that in all humility not because I have love only for the workers, but because I have love for the railway and for the people who are travelling. Therefore, let us not do that.

The present system of your divisional set-up requires re-thinking. During the British days they had the system of district of divisional officials looking after the staff themselves and not the divisional personnel office. Today in a division, which has 600 or 700 miles of railways, there are 15,000 employees and one divisional personnel officer is asked to look after the daily needs and all the necessities of

15,000 workers who are 600 or 700 miles away from headquarters. What happens? The worker's daily necessities or needs, even the barest minimum, is not attended to by the divisional personnel officer. He does not know him also, with the result that normal salary, travelling allowance, annual increment, leave, everything is delayed, with the result that the divisional set-up so far as the personnel side is concerned has failed. Therefore, he must try to revert back, the staff must be attached to the Divisional Executive Officer, whether DME, DE or Divisional Operating Superintendent, so that the officer who operates the railway will know the men with whom he is operating, so that he will look to the needs of the men, that they have proper conditions of work. This divisional personnel office system should be reviewed so that it may work better.

He must grant recognition to the union which has the support of the maximum number of employees, and not the other way about.

Finally I would request him for a railway link to Kanya Kumari. It is a place which all Indians should go and see. I am inviting 50 crores of Indians. For that there must be a railway line, a link from Trivandrum to Kanya Kumari and from Tinnevely to Kanya Kumari.

श्री जयवन्त सहाय (मुल्तानपुर) :
उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बड़ा आभारी हूँ कि आपने मुझे मौका दिया कि मैं रेलवे बजट के सम्बन्ध में अपने विचारों को इस हाउस के सामने रख सकूँ। मैं जिला मुल्तानपुर से आता हूँ, जो उत्तर प्रदेश का एक छोटा जिला है, लेकिन मैं समझता हूँ कि एक छोटा जिला होने हुए भी ऐतिहासिक दृष्टिकोण से उसको महत्ता कुछ कम नहीं है। प्राचीन इतिहास से यह प्रमाणित है कि इस जिले का नाम पहले "कुम्भवन पुर" था,

[श्री गवयत सहज]

जिल्लो पुर्वोत्तम भगवान श्री रामचन्द्र के सुपुत्र कुश महाराज ने नवाया था। उस के बाद मुसलिया सत्तान्त के जमाने में इस का नाम मुलतान पुर रखा गया। इस मुलतानपुर जिले ने 1857 में जो पहला स्वतंत्रता संग्राम हुआ, उस जमाने से हिन्दुस्तान की आजादी के लिये नुमायां काम किया। इस जिले के भोले मुलतान ठाकुरों की संख्या पहले भी फौज में बहुत ज्यादा थी और अब भी इस जिले के बराबर और जिलों के लोगों की संख्या फौज में नहीं है। इस के प्रतिरिक्त मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि यह वही जिला है कि जिन रास्ते से श्री रामचन्द्र जी महाराज बनवास को गये और फिर इसी जिले के रास्ते से वे लौटे भी थे। इस जिले में ऐसे-ऐसे मुकामात हैं, जिनमें साल में तीन मर्तबा, चार मर्तबा लाखों यात्री दूर दूर से आते हैं। मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि सन् 1920-21 में जब हमारे देश में स्वतंत्रता संग्राम शुरू हुआ, तब से यह जिला अपनी सेना तथा कुर्बानियों में किसी से कम नहीं रहा। उस वक़्त के "यंग इंडिया" के मफे देखे जाय तो पता चलेगा कि कम से कम यू० पी० में यह ऐसा जिला रहा है जो महात्मा गांधी के तमाम कामों में हमेशा अग्रसर रहा है। मैंने इस वास्ते यह इतिहास आपके सामने रखा ताकि रेलवे मिनिसटर साहब को यह पता चल जाय कि इस जिले के बारे में रेलों की व्यवस्था क्या है।

हमारे जिले के एक तरफ बाराबंकी है और दूसरी तरफ रामबरेली है और तीसरी तरफ झाबनगढ़ है, मगर मुलतान पुर से झाबनगढ़ जाने के लिये, बाराबंकी जाने के लिये, रामबरेली जाने के लिये कोई भी लाइन नहीं है और जो लाइन इस वक़्त है, आपको सुन कर आश्चर्य होगा—50

वर्षों से इसाहाबाद-कैलाबाद की लाइन चल रही है, मगर आज तक कोई एक्सप्रेस ट्रेन इसाहाबाद से कैलाबाद जाने के लिये जारी नहीं की गई।

इस के साथ मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि जो लाइन हमारे जिले में लखनऊ से मुलतानपुर होते हुए जफराबाद जाती है, उस लाइन पर आज तक न कहीं पर, दो स्टेशनों को छोड़कर, न तो पानी का कोई प्रबंध है और न कहीं पर कोई दुकान है। लखनऊ से चलिये, जफराबाद तक चले जाइये, मिर्चाम निहालगढ़ और मुलतान पुर के कहीं भी खाने-पीने की, बस्कि पानी तक की व्यवस्था नहीं है। इस लाइन का इनका इंगेजोर किया गया है—वेरा खुद का तबूबा है कि हफ्ते में एक मर्तबा या दो मर्तबा ऐसा होता है कि न वहाँ किसी डिब्बे में रोखनी होती है और न पंखा और न दूसरी किसी चीज का इन्तजाम है।

मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि इस जिले में आज तक कोई कारखाना या किसी किस्म का उद्योग नहीं खोला गया—न इन्डस्ट्रियल न टेक्सटाइल और न कोई गुजर मिन—कुछ भी नहीं है। हमारी इस गवर्नमेंट ने 1961 में यह तजवीज की थी कि एक रेलवे का वर्कशॉप वहाँ पर खोला जाय, मगर हमारे जिले की बजटिंगमी से उस समय हमारे जिले के जो पार्लियामेंट के मेंबर थे, वे दूसरे जिले के थे, वह रेलवे वर्कशॉप का जो वहाँ खोलने वाला था उसको बनारस लेकर चले गये। वहाँ पर इस वक़्त एक लोको वर्कशॉप है, जो कि अभी तक कामय है, लेकिन उसके लिये भी वह तजवीज हो रही है कि उस को भी हटा दिया जाय, और उसको लोको शैड कर दिया जाय। मैं इन सब बातों की तरफ मिनिसटर साहब की तरफ़ धियाना चाहता हूँ।

एक बात जो हम लोगों के लिये खास तौर से तकलीफ देह है वह यह कि जब हम लोग दिल्ली से लखनऊ जाना चाहते हैं— हमारे लिये दो ट्रेन जरूर हैं— एक मेल और दूसरी एक्सप्रेस। लेकिन लखनऊ जाकर हम ठप्प हो जाते हैं, वहां पर कोई भी इस बात की सुविधा नहीं है कि हम लोगों को लखनऊ से मुल्तानपुर या लखनऊ से जौनपुर के लिये कोई ट्रेन मिल सके, ताकि हम ग्रामामी से धीरे-धीरे से पहुंच सकें।

यह भी यात्राका ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि लखनऊ से कलकत्ता जाने के लिये या पूरव में कहीं भी जाने के लिये मज से नजदीक का रास्ता मज से छोटा रास्ता मुल्तानपुर-जौनपुर होते हुए है। अगर कोई ट्रेन डाइरेक्ट दिल्ली से कलकत्ता के लिये हम रास्ते से कर दी जाय तो हम से जनता को धीरे-रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन को भी फायदा होगा, क्योंकि यह शीट-रूट है, लेकिन बजाय उस तरफ जाने के ट्रेनों को या तो प्रगाथड़ होते हुए, या फैजाबाद से या इलाहाबाद से भेजा जाता है। अगर इन ट्रेनों में कोई भी ट्रेन मुल्तानपुर के रास्ते से डाइरेक्ट कर दी जाय तो जनता को भी सुविधा होगी और रेलवे को भी फायदा होगा।

जितनी ट्रेने इस समय इलाहाबाद के रास्ते से कलकत्ता जा रही हैं, उन में से कई मेल ट्रेन्स हैं और कई एक्सप्रेस ट्रेन्स हैं, इन में से भी एक ट्रेन मुल्तानपुर और जौनपुर के रास्ते से डाइरेक्ट हो सकती है। अगर यह भी नहीं हो सकता है और कोई ट्रेन डाइरेक्ट नहीं हो सकती है, तो कम से कम जो यहाँ से दो ट्रेने लखनऊ को जाती हैं— दिल्ली लखनऊ मेल या दिल्ली लखनऊ एक्सप्रेस इन में कम से कम एक बोधी एटेंच कर दी जाय जो फस्ट क्लास, सेकेंड क्लास और थर्ड क्लास के पैसंजर्ज को लेकर यहाँ धीरे-धीरे जा कर मुल्तानपुर की ट्रेन

में, जो ट्रेन जफराबाद को जाती है, जोड़ दी जाय, इस से लोगों को काफी सुविधा हो जायगी।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता चाहता हूँ कि हमारे जिले में धीरे-धीरे भासपास के जिलों में, जैसा कि धीरे-माननीय सदस्यों ने भी बताया है, रेलवे लाइन के किनारे किनारे बहुत सी जमीन खाली पड़ी हुई है। मुझे खुद इस बात का तर्जबा है—मुल्तानपुर के कराब जहाँ कोई भी डिग्री कालिज आज तक नहीं था, मैंने डिग्री कालिज खोलने के लिये इस्तदुआ की और यह दरख्वास्त की कि 1500 फीट लम्बी और 500 फीट चौड़ी जमीन वहाँ पर खाली पड़ी हुई है। सड़क के किनारे, अगर वह जमीन कालिज के लिये दे दी जाय तो कालिज खुल सकता है। उस के लिये जांच हुई, वहाँ के इन्वीनियर साहब ने रिपोर्ट की कि यह जमीन दे दी जाय, उस से रेलवे को फायदा हो सकता है, लगान मिल सकता था, कीमत मिल सकती थी, लेकिन रेल के चीफ इन्वीनियर साहब ने उस को नामन्यूर कर दिया।

इसी तरह से अइमपुर स्टेशन के लिये बहुत सी जमीन एक्वायरर हुई, लेकिन वह स्टेशन नहीं बना, दूसरी जगह बना। वह जमीन भी खाली पड़ी हुई है और इस्तेमाल में नहीं आ रही है। मैं अपने उन साथियों के साथ सहमत हूँ जिन्होंने यह कहा है कि रेलवे लाइन के किनारे किनारे जो जमीन खाली पड़ी हुई है, अगर वह उठ दी जाय, अगर वह किसानों को दे दी जाय तो उन से सालाना लगान मिल सकता है और रेलवे की उपज बढ़ सकती है।

इसी के साथ साथ मैं यहाँ पर टिकटलेस ट्रेवलिंग के बारे में भी कुछ कहना चाहता हूँ। इस बारे में यहाँ पर बहुत से सुझाव दिये गये हैं, अगर भाव तक किसी के यह नहीं कहें

[श्री गणपत सहाय]

कि टिकटलेस ट्रेवलिंग में शरीर होने वाले लोगों में स्टूडेंट्स ज्यादा है। शहरों के करीब जो स्टूडेंट्स रहते हैं, वे पहले से आकर फर्स्ट क्लास, सीकेड क्लास में बैठ जाते हैं और कोई पुरमादाल बहा पर नहीं होता है कि तुम्हारे पास टिकट है या नहीं है, इस को रोकने की व्यवस्था रेलवे मिनिस्टर साहब को करनी चाहिये। बहुत बड़ा नुकसान रेलवे का इस तरह से हो रहा है। स्टूडेंट्स कम्यूनटी बिना टिकट हर शहर में, खास कर उन स्टेशनों पर जो शहरों के नजदीक हैं, रेल में चढ़ जाती है और उतरती नहीं है। आखिर मेरा निवेदन है कि रेलवे मिनिस्टर साहब इन सब बातों पर ध्यान देंगे।

बजट के बिजट डालने वाले कहें गइं। इतने आक्षेप हुए, इतनी क्लिपिडिडि की गई और इतनी नुकताचीनियाँ की गई लेकिन मैं तो रेलवे मिनिस्टर साहब से हमदर्दी रखता हूँ और यही उनसे कहूँगा कि जो क्लिपिडि आप के ऊपर नुकताचीनियाँ हुई हैं वह रेलवे फ्रेट और रेलवे का टिकट बढ़ाने के लिए हैं। आप आप उन जमीनों को, जो कि हमारी रेलवे लाइनों के आसपास खाली पड़ी हुई हैं, उनको आप किसानों को काला आदि के लिए उठा देंगे तो आपको फ्रेट बढ़ाने या किराया बढ़ाने की जरूरत नहीं पड़ेगी। मैं इन सबों के साथ रेलवे मिनिस्टर साहब को भयवाद देता हूँ कि उन्होंने इस बात की कोजिब की है कि किसी तरीके से उनका बजट बैलेंस हो।

श्री रणवीर सिंह : काबिले एहतसाम खिदी स्वीकर साहब, मैं अपनी तकरीर को एक मिलाव देकर चुक करता हूँ। हमारी सरकार एक चौधरी अपनी रिस्तेदारी में

गया। वह ज्यादा दूध पीने का घादी बा। चौधरी साहब जिस घर में गये वहाँ दूध बोड़ा होता था और चौधरानी भी ज्यादा किरायतशार थी। छोटे गिलास में दूध देती थी। चौधरी बड़ा होशियार था। छोटा गिलास दूध का पीने से उन की तसल्ली नहीं हुई। वह चौधरानी से कहने लगा कि चौधरानी तो बहुत अच्छी है, दूध और मिल जायेगा, एक गिलास, दो गिलास या तीन गिलास भी दूध मिल जायेगा लेकिन गिलास बनाने वाले ने गजब कर दिया कि गिलास उमने कितना छोटा बनाया? अब मेरी साहब को तो मैं जानता हूँ कि निहायन पुरखलुम है और एक लगन और नहर उन के दिल में गरीब के लिए है। गरीबों के सामने कुछ करना चाहते हैं लेकिन जिस गैबी हाथ ने यह बजट तैयार किया उसमें मेरी नमस्की नहीं हुई। अब उस चौधरानी की तरह मिनिस्टर साहब तो निहायन पुरखलुम है और गरीबों के लिए करे। लेकिन वह गिलास बनाने वाला जो गैबी हाथ है जिसने कि गिलास बनाया उसे गरीबों की चिन्ता नहीं है।

देहानों के और शहरों के गरीब किसान और मजदूर आई रेलवे पर नाज करते हैं और रेल को अपनी सबारी कहते हैं, गरीब की सबारी कहते हैं, मुझे मिनिस्टर साहब माफ करने घर में एक मिथान देखें। वह यह कहते हैं कि आंचेज बले गये लेकिन एक बान बहुत बढ़िया कर गये। आंचेज हमें रेल बना कर दे गये। अब जब रेल गरीबों की सबारी है और वह उससे छिनी जाय तो वह उसके साथ नाइंसाफी ही होगी वह बेघारे पहले बैलगाड़ी में या छोटी लड़िया गाड़ी में लकर किया करते थे या कभी बारात के बल्ले या कभी कुस्को

जाना हुआ, हरिद्वार जाना हुआ या जयपुर जाना हुआ परमात्मा का नाम लेने के लिए तो वह बड़ी जान के साथ रेल गाड़ी में बैठते हैं। अब इस तरह ये कियाया बड़ा कर उन बेचारों को भगवान के नाम भी जाने से रोका जा रहा है। मैं कहना चाहता हूँ कि यह ठीक बात नहीं है। अपने अपने दिल पर हाथ रखिये आप भी मानते हैं दो घरब रुपये की आमदनी होती है। रेलवेज को खानी बड़े क्लाम पैमेंजर्स में दो घरब रुपये साल की आमदनी होती है। यह जो एयर कंडीशंड में बैठने वाले मार्ट है, बड़े नाइब हैं, फर्स्ट क्लाम में, सैकंड क्लाम में मफर करते हैं और उनसे कुल 25 करोड़ रुपये की आमदनी होती है जबकि वह गरीब लोग 2 घरब रुपया पब्लिक एम्प्लोयर्स को देते हैं। इसके विपरीत केवल 25 करोड़ रुपया माहब लोग, हैट टाई बान जो फक्स फर्स्ट क्लाम में पास से बैठते हैं परमिट से बैठते हैं वह देते हैं। आप उन 2 घरब रुपया देने वालों के लिए ज्यादा से ज्यादा एग्जिटिव प्रोवाइड करें यह आपकी प्रबन्धनाकी जिम्मेदारी है। वह बेचारे गरीब लोग तो पहले से ही परमान व बुकी हैं। बड़े क्लाम के डिब्बों में धर्त्यविक भीड़ होती है, बड़ी धोबरकाउडिंग रहती है और जिनने रेलवेज को दो घरब रुपये साल की आमदनी प्राप्त होती है उनकी हालत यह है कि जहां पवास सवारियां होनी चाहियं वहां 100, 100 और 150, 150 लोग बैठते हैं। यह लोग लाचारी में टट्टी में डालकर बैठते हैं, नीचे फर्श पर बैठते हैं। एक मर्कंड कोई एक बांब वाला फर्स्ट क्लाम, या सैकंड क्लाम में चला गया और जब उसे कहा गया कि वह तो सैकंड क्लाम है वह कैसे इनमें बड़ धाया तो उसने सीट वाले मफ्टे को उठा कर नीचे रख दिया और कहने लगा कि अब तो यह बड़े क्लाम हो गया। इससे वह जो

भलग भलग क्लामों में बने गये हैं एक गरीब का क्लाम और एक धनी का क्लाम यह हमारे सोशलिज्म के खिलाफ है। देश में जो समाजवादी व्यवस्था कायम करने का हमारा उद्देश्य है जो एक भिन्न है यह भलग भलग क्लाम कायम रखना उस हमारे लक्ष्य व मिशन के विपरीत जाता है।

मैं आप से यह कहना चाहूंगा कि कृि रेल की मबारी गरीब की मबारी है इसलिए आप गरीब के लिए मफर करना मुश्किल न करें। उस के लिए जो 19 करोड़ रुपये का टैक्स लगाया है मैं बतलाऊंगा कि आप कहां से उसे पूरा करें। एक देहाती होने के नाते उन की नक़्क पर मेरा हाथ है और मैं बड़ी बात कहने वाला हूँ जोकि देश के गरीब बाव्नी कहते हैं। यह फोट पर, बोले पर हुलाई की दर बढ़ा कर, उन गरीब लोगों पर 19 करोड़ रुपया और लाद दिया है। रेलवेज ने जो मासवाकियों का बाड़ा बढ़ाया है मैं उस के खिलाफ हूँ और पूरे जोर के साथ और डंके की चोट पर यह बात कहना चाहूंगा कि मैं उस इनकीज के खिलाफ हूँ और उस का कारण यह है कि मासवाकी में या तो चारा जाता है, घनाज जाता है या फिर मासवाकी में सीमेंट, लोहा और कोयला और चाद जाती है या पत्थर जाता है। वह सारी चीजे ऐसी हैं यह वह मास बरसारी है जिन्हें कि किसान इस्तेमाल करते हैं। जाहिर है कि अगर इन चीजों को बोले का रेल का बाड़ा बढ़ेगा, चारे की हुलाई की दर बढ़ेगी, गले का किराया बढ़ेगा, लोहे, सीमेंट, कोयले और पत्थर का किराया बढ़ेगा सर्वात् ऐसी चीजों का किराया बढ़ेगा जोकि हर गरीब धादमियों के हर रोज काम में आती हैं तो उन चीजों के साथ भी बढ़ेंगे। गरीब धादमी की जो पत्थर बाक परवीज है वह बड़ी महबूद है और अगर उनकी झिंझों और ज्यादा बढ़ेंगी तो वह उन्हें गरीब नहीं लगेगा। जब बिमांड ज्यादा होती तो उन की झिंझों

[श्री रणवीर सिंह]

बढ़ेगी, पेरिसानिया बढ़ेगी और क़हत के हिसाबत क़नुमा होने और देश में अच्छे हिसाबत नहीं होंगे। मैं यही कहना चाहता हूँ कि यह जो फ़ॉट बढ़ाया गया है मैं उस के हक़ में नहीं हूँ और यह 19 करोड़ रुपया दूसरी जगह से लिया जा सकता है। वह रुपया कहां से लायें वह मैं आप को बतलाता हूँ। मैं एक नई बात बताने लग गया हूँ और वह है बी काबिले धमल। मैं कोई धनोष्ठी बात नहीं कहता हूँ। जो रेलवे के मुलाजमीन हैं, बड़े या छोटे, वैसे मैं रेलवे के भ्रष्टाचारों का आवर करता हूँ लेकिन हमारी रेलवेज के जो मुलाजमीन हैं छोटे या बड़े, उन की रैपुटेसन कोई अच्छी नहीं है। अपने किस पर हाथ रख कर पूछिये तो यह मेरी बात आप को धाननी पड़ेगी। जो एफ़िशिएंसी उन में पहले भी वह काबिलियत जो उन में पहले भी वह धाज नहीं रही, जो ईमानदारी पहले भी वह धाज नहीं रही। आप का 9 लाख का इस्टीमेशन है जोकि मेरी मसल से बहुत ज्यादा है। कहा जाता है कि इतना बड़ा इस्टीमेशन बिनाय धंधेजों के और किसी की रेलों में इतना बड़ा इस्टीमेशन नहीं है। यह जो इतना बड़ा इस्टीमेशन है और भ्रष्टाचार है उस को आप कम करें, छंटनी करें, उन्हें नीकरी से धसन करने की ज़रूरत नहीं है बल्कि उनको दूसरे उपयोगी कामों में हम लगा सकते हैं।

16 hrs.

आप ने बतलाया है कि हमारे पास 90 हजार एकड़ जमीन रेलों के साथ साथ है लेकिन मैं कहता हूँ कि आप के 45 लाखों मसल हैं क्योंकि मेरी मसल में 90 हजार एकड़ जमीन तो खाली दिल्ली जम्माया कामका एक रेल के किनारे पड़ी मिल जायगी। आप दिल्ली के कमकता चाहिये, बम्बई चाहिये, 1000, 1000 और 2000, 2000 मील जम्मी रेलवे लाइन है और उस के साथ साथ दो-दो की नव जमीन पट्टी के दोनों तरफ़ पड़ी

मिलती है और आप संदाबा लगा सकते हैं कि इस तरह से वह कोई एक लाख एकड़ जमीन आकर बैठेगी। इस तरह से मेरी मसल में कई लाख एकड़ जमीन आप के पास है। उस को आप एक्सप्लायट कीजिये, उस को आप टैप कीजिये, आप उस का एक फ़ार्म बनाइये। इस सिलसिले में डा० लोहिया ने मेरी राय में, जो एक फूड धार्मी बनाने की बात कही है वह अच्छी बात कही है। मैं चाहूंगा कि यह रेलवेज का जो इतना बड़ा 9 लाख आधमियों का इस्टीमेशन है और जिसकी कि रैपुटेसन अच्छी नहीं है वह भ्रष्टाचार जो कि करप्ट है और जिनकी रैपुटेसन अच्छी नहीं है छोटे मुलाजिमों से लेकर बड़े भ्रष्टाचार तक जोकि भ्रष्टा काम नहीं करते, हिस लगा कर काम नहीं करते, जो कि लापरवाह हैं और करप्ट हैं उन लोगों को सजा के तौर पर इस फूड धार्मी में भरती करिये। उन को आप इधर लगाइये। आप ज़िम को एक लाख एकड़ का काम कहते हैं, मैं उस को दो तीन लाख एकड़ का कहता हूँ, आप उस जमीन को एक्सप्लायट करने के लिये लोगों को लगाइये। आप कहते हैं कि जमीन स्टेट की सरकारों को दे दी, लेकिन वह नहीं दी गई है। मैं कहना चाहता हूँ कि आप वेंरिफ़ाई कीजिये। आप कहते हैं कि 40-45 हजार एकड़ स्टेट्स को दे दी, मैं कहता हूँ कि नहीं दी है। बर का मेरी जंका डाये। मैं ने खुद देखा है कि सब जमीन पर काबल नहीं की गई है। अगर दी भी गई है तो वह बेकार पड़ी है। आप कहते हैं कि ज़ीके पर जमीन काबलकारी को, नांव वालों को दी है। लेकिन वह भी नहीं दी है। आप उस जमीन को अपने पास रखिये। आप रेलवे धार्मी बनवाइये और उस जमीन में घरगाह बनवाइये, उस को बाजार के लिये इस्तेमाल कीजिये। आप बंधरबिधाकी कर के उस को ठीकवाइये और भी पहाड़ी इलाका है उस के ज़मीन एक्सेसन करवाइये। अगर आप उस में 50

हुआर आदमी भी गया है जो कि थोड़ा काम कर रहे हैं, या 1 लाख लगा दें, तो काम हो सकता है। आप के यहाँ 9 लाख आदमी हैं। मैं नहीं मानता कि 9 लाख आदमी पूरबी काम करते हैं। मैं यह भी नहीं कहता कि आप के पास काम करने वाले आदमी नहीं हैं। लेकिन उन आदमियों में नई स्प्रिट नहीं है। धरेंज के वक्त में पता नहीं उन में क्या स्प्रिट थी कि वह उन से काम लेता था, लेकिन आज वह खत्म हो गई है। मैं अपनी बात को साबित करने के लिये एक मिसाल देता हूँ। सन् 1965-66 में एक साल में 1046 हादसे हुए। आपने अपनी रिपोर्ट में माना है कि उन में से 900 हादसे रेलवे कर्मचारियों के बदलत हुए। मैं यह बात कोई उन की मुआलिफन करने के लिये नहीं कहता हूँ। लेकिन मैं पूछता हूँ कि आखिर ऐसे हादसे क्यों होते हैं? ऐसे हादसे जो कि सीरियस माने जाते हैं, जो डिरेलमेंट कर रहे होते हैं वह क्यों होते हैं? 1959 से लेकर 1966 तक 7819 हादसे हुए हैं जो कि सारे के सारे आपकी रिपोर्ट में लिखे हुए हैं और ह्यूमन एनिमेट की बजह से हुए हैं, उन की नेगलिजेंस की बजह से।

मैं पूछना चाहता हूँ कि आज हमारे देश अफलों में इन्फ्लिजिअंसी क्यों आ गई है, लापरवाही क्यों आ गई है? यह थोड़ी सी परवाह करने की बात है। हमारा प्रताप सिंह कैरों बड़ा मजबूत हाकिम हुआ करता था। वह मर गया इस का हमें अफ-सोस है। ऐसा हाकिम होना चाहिये। उस ने क्या किया कि जो ठीक काम नहीं करता था उस को सजा देने के लिये सालाबाज अलाक में और पहाड़ी इलाके में काम करने के लिये भेज देता था। एक साल तक वहाँ रख कर देखा था उस के बाद इम्तहान लेता था और जो ठीक काम कर ले वे उन को दुबारा बुला कर लाता था। मैं कहना चाहता हूँ कि यह लबीम इंडीपेंडेंस की जाये कि जिस मुलाजिम के खिलाफ मुकद्दा हो उस को इस रेलवे धार्मी में अच्छी शिक्षा जाये और जब वह अच्छा

काम करें तो उस को वहाँ से तब्दील कर दिया जाये।

एक बात मैं अपने हृदयाना की कहना चाहता हूँ। मंत्री महोदय को मालूम है कि यह नई स्टेट है और नई स्टेट होने की वजह से वहाँ थोड़ा सा काम हुआ है। वहाँ पर जो बजीर हुए हैं मैं उन की बदगोई नहीं करना चाहता लेकिन एक बजीर बना तो वह अपने घर तक सड़क ले गया, दूसरा बजीर बना तो वह गांव तक नहर ले गया, तीसरा बजीर बना तो वह अपने घर बाली के गांव तक सड़क ले गया, चौथा बजीर आया तो बूँकि उस के घर तक भी सड़क थी और घर बाली के गांव तक भी सड़क थी इसलिए उस ने एक सड़क का नाम अपनी सड़की के नाम पर रख लिया। मतलब यह है कि इस तरह से उत्पटांग काम हो रहे हैं। जो इनकी बहादुर स्टेट है जिस ने चीन का मुकाबला किया, जिस ने वजूल को बचाया, जिस ने काश्मीर को बचाया, पंजाब को बचाया, सारे हिन्दुस्तान को बचाया, पाकिस्तान से टक्कर ली बर्की और डोगराई की बात आप जानते हैं मुझे उन लोगों पर नाज है, उन्हीं लोगों का इलाका अन्डेरेलफ है। पानीपत का नाम आप ने सुना होगा। पानीपत की पहली लड़ाई, पानीपत की दूसरी लड़ाई, पानीपत की तीसरी लड़ाई। वह बहादुर लोगों का इलाका है। रोहतक का नाम आप ने सुना होगा। धरेंजों के वक्त में रोहतक और पानीपत को रेल से मिला रखा था लेकिन आप के वक्त में उस लाइन को मोड़ दिया गया। यह हमारी बदनामी है, आप लोगों की बदनामी है। मैं आप से कहना चाहता हूँ कि जो लोग काश्मीर में लड़े जो डोगराई में लड़े यह बात उन लोगों की जान के खिलाफ है। कुछ सरमायेदार लोग ठेकेदार और बस वाले लोग इस लाइन को खोलने नहीं देते। मैं इसका सवाल हूँ कि कुछ अन्तर जमाव के सहजने में हैं जो अपनी जेब भरने के लिये आप से

[श्री रणधीर सिंह]

अफसरों पर दबाव डालते हैं कि रोहतक और पानीपत के इम्यून लाइन न निकले क्योंकि अगर इस को निकाला गया तो उन की मोनो-पोली खत्म हो जायेगी। मैं आप से दम्त बस्ता भर्ज करूंगा। हरियाणा के बहुतेर लोगों की तरफ से कि जो लाइन प्रोजेक्ट के बन्दन भी उन को दुबारा शुरू किया जाये। आज रोहतक में गोहाना तक निकली हुई है, गोहाना से पानीपत तक जो बांस माल का टुकड़ा पड़ा है उस को भी पूरा कर दे तो हम आप की जय बोलेगे और हरियाणा वाले बोलेंगे।

Mr. Deputy-Speaker: Shri Dandekar.

श्री सरजू पाण्डेय : मैं आप की व्यवस्था चाहता हूँ। जब भी प्रोजेक्शन को टाइम दिया जाता है तो पहले स्वतन्त्र पार्टी, फिर जनसंघ, फिर डी० एम० के० को पास दिया जाता है। लेकिन नमाम प्रोजेक्शन बानों को बुला लिया, हमारे ग्रुप को छोड़ दिया। बाकिर यह क्या चक्कर है?

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member should realise that they have more time to their credit.

Shri Indrajit Gupta (Alipore): Nobody is encroaching on their time.

Mr. Deputy-Speaker: I have already said that every Member of every group will get an opportunity for whatever the balance is there.

Shri Sarjee Pandey: When? Tomorrow or the day after?

Mr. Deputy-Speaker: Within the time prescribed you will get an opportunity. It is no use disturbing the proceedings.

Shri Sarjee Pandey: Some order should be followed.

Mr. Deputy-Speaker: I am following some order.

श्री सरजू पाण्डेय : जो आर्डर हाउस का बना हुआ है उस के ऊपर आप को चलना चाहिये लेकिन आप न जानें किस तरह से चलते हैं। इस तरह से नहीं चल सकता। कोई आर्डर होना चाहिये।

Mr. Deputy-Speaker: I will have to call him to order. As I have already told you, I have some order to follow. I am accommodating every Member from the Opposition. Whatever is the balance left to his party's credit he will get. His group has got only 8 minutes to its credit. You must take that into consideration. Am I to call him when his party has got only 8 minutes and Shri Dandekar's party has got half-an-hour? How is it possible?

Shri N. Dandekar (Jamnagar): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I would like to rescue the Railway Minister from a possible battle of Panipat and get back to the Railway Budget. I think, like the General Budget one has to look at the Railway Budget in the economic context in which it is being presented. The economic context quite briefly is one of rising prices and mounting costs, falling production and falling exports and a great deal of idle capacity in industry, particularly in the engineering industry. I submit, just as one is going to have to look at the General Budget in terms of that kind of context, it is necessary to look at the Railway Budget also in that kind of context and to apply one's mind to the question whether the sort of proposals which have been made, the kind of presentation of railway operations that has been offered, are consistent with that kind of economic situation.

One would have expected that the Railway Minister would present a budget consistent with that situation. Actually, as I see it, this Railway Budget is no more than a simple but dangerous arithmetical exercise. One could have put this deficit between

the receipts and the expenditure to an ordinary high school boy and asked him: "how do we make it up?" and he would have said, "Why? Quite simple; raise some railway freights and some passenger fares." This budget is just a simple arithmetical exercise, utterly devoid of sense in so far as consideration of it in economic terms is concerned, but of very dangerous consequences in regard to the impact which it is likely to have on the economy.

Indeed, this is precisely the kind of budget one would expect merely from a superficial look at the situation by the executives who are merely concerned only with balancing receipts and payments, the executives who are not troubled with any insight or concerned with getting down to real understanding of the economic situation in terms of what has happened, why this has happened, and what will happen if the kind of proposals that the Minister has made were implemented.

Almost, and I think, quite rightly because of the kind of Budget that this is, copies of it arrived at Parliament House in a bullock cart for the benefit of the Members of the House. It is a useless Budget of that sort.

Before I come to the economic consequences of it, I would like to take more time in characterising the Budget a little further. I have been connected with industry for quite some years and I know the response of industrial managements to a situation of the kind here encountered where there is a sudden drop in the turnover, on the one hand, and a considerable increase in costs on the other. If such an industrial enterprise were working in a competitive situation instead of in a situation of absolute monopoly under which the railway industry is working today, the response of management in a competitive situation to a problem of that kind would be: how can I stimulate sales, and not how can I slap on, because of my monopolistic position, higher

freights and fares and make up the arithmetical difference? The approach in the industrial management would be: how can I stimulate sales? And there are two well-known ways of stimulating sales. One is to study the elasticity of demand for one's goods, whatever one is selling, and see whether one should not, in fact, *reduce* the price of the commodity instead of increasing it; and one should also launch out into a big sales effort.

The cement industry, for instance, in 1958, when we encountered a sudden depression, we went all out to sell cement. We did not then ask for the price to be raised—but we went about booking our sales and reorganising or our organising sales organisation in a better way. We went about finding out where the bottlenecks were; we went about finding where the customer wanted better service and we went about selling cement. We did not say, "There is a situation of overall shortage of demand; so let us put up the price of cement and to hell with the consumer." But that is precisely the kind of reaction that is presented to this House in respect of the Railway Budget. Secondly, what does one do in regard to rising costs?

Shri C. M. Poonacha: May I just interrupt him?

Shri N. Dandekar: I beg of you not to interrupt me. You will have plenty of time to reply to the debate.

Shri C. M. Poonacha: Since you referred to cement industry, I wanted to say that I too happened to know something about cement industry. I would have, certainly, like to make a reference. I know how the prices are worked out.

Shri N. Dandekar: I talked about 1958 when there was a sudden depression in the cement industry.

About falling efficiency and rising costs, that is another angle from which any industrial management approaches a sudden situation of the kind which

[Shri N. Dandekar]

the Railways are faced with, namely, for the first time in 20 or 30 years, they are faced with deficit. As regards costs, I do not see anything in this Budget except shutting down branch lines. I do not see anything in the proposals made by the hon. Minister that involve any active consideration of the improvement of efficiency, on the one hand, or of reducing costs on the other.

I have taken a good deal of trouble to go through the statistics that have been presented here in terms of efficiency of operation. I find there are a lot of data that are utterly useless and irrelevant. I have no time to go through all the items. I would just take one or two of them. Table XIII gives indices of wagon utilisation. I find that wagon utilisation, in terms of wagon kms. per wagon day (in terms of four-wheelers), in 1960-61, 1961-62, 1962-63 and 1963-64 four years of admirable performance according to these figures—was 76.9 wagon kms. per wagon day, 76.1 wagon kms. per wagon day, 76.4 wagon kms. per wagon day and 76.0 wagon kms. per wagon day respectively. The figures for the next three years are 72.0, 73.2 and 70.2. There is a sharp drop in the efficiency of wagon utilisation expressed in terms of wagon kms. per wagon day.

Then, the last item in that Table is the percentage of loaded wagon kms. to total wagon kms. In 1955-56, the results achieved were 72 per cent. on the B.G. and 78 per cent. on the M.G. Since then, there is no year in which those results have been achieved. It has been well below 72 per cent in regard to B.G. and well below 78 per cent in recent years in regard to M.G. If you want to look at the real inefficiency angle of these statistics one would have to ask oneself what was the amount of empty wagon haulage to total wagon kms. Looking at it this way, in the reverse, it gives a better picture. Empty wagon haulage in broad gauge in 1955-56 was only 28 per cent; today it is 28 per

cent. It is sometimes 31 per cent and even 32. In regard to metre gauge empty wagon haulage, the percentage was 22 in 1955-56 now it is nearly 29 per cent.

Now I take a look at another group of efficiency statistics that they have published in the form of a picture and that is, in this particular booklet facing page 36: number of goods locomotives in terms of broad gauge and metre gauge,—locomotives utilised for moving one million tonne kilometres per day. An excellent efficiency index indeed! I find that in broad gauge, the best reached were in the two years preceding 1964-65. The years 1964-65 and 1965-66 are worse. I go on to the metre gauge and the position is similar. Altogether you get a drop in the efficiency of locomotive utilisation of a kind that is really understandable, if one takes account of increasing diesel and electric traction. And when you come to the number of wagons (in terms of four-wheelers) utilised for moving one million tonne kilometres per day, again in 1964-65, broad gauge, they needed more wagons to move one million kilometres; and similarly in 1965-66, the same sort of story, though not quite the same on metre gauge.

There are plenty of statistics in this booklet but I would like to ask why there are no statistics here about the extent of idle wagon days. I was trying to find out the proportion of sick wagons. What is the percentage of sick wagons to total wagons? What is the percentage of sick wagon days to total wagon days? I am quite certain that although once the Railway authorities are thinking of cutting back the wagon-building programme, it is about the worst economy that they can make in view of the present situation. I will deal with it in a little more details later on. But at this point I do want to mention pointedly the present situation; a considerable section on our Railway system, not at some little point but over a good

extent of the Railway system, is still suffering from shortage of wagons.

About manpower utilisation, I should have thought that in an enterprise of this kind, one would have some figures that would indicate to me the manpower/production ratio in some convenient form. What is the ratio of productivity in this case? Is productivity increasing or is it diminishing per man-day or per man-year or per man—whatever? Let us have some indication of manpower productivity. I have reason to believe that on this subject, the high officials of the Railways and the Minister himself remain in a conspiracy of silence; they do not tell us that there is excessive manpower, there is a tremendous amount of manpower and low productivity and inefficiency. And it is due to two or three important reasons. One is that there is a good deal of insubordination. The Railway Board, the Railway executives, the Railway staff and the Railway officers are today suffering from a tremendous disadvantage in that they are unable to take disciplinary action against anybody for fear that they might be in trouble. And the procedure for disciplinary action is so involved, the time consumed in disciplinary action is so prolonged, the quality of punishment that they can award is so inadequate and the delay in awarding punishment is so great that everybody throws up his hands and takes no action at all. Secondly, a tremendous amount of the time of the supervisory staff on the Railways—I am no defender of Railways in regard to inefficiency, but I want to give the devil his due—is today wasted not in railway operation but in compiling thousands of returns, in submitting thousands of reports and in making or attending hundreds of special enquiries; they just run up and down answering and investigating all kinds of things, but not doing their particular job.

I think, sir, there is here undoubtedly a major problem of excessive manpower, bad utilisation of manpower, low productivity of manpower,

absence of discipline, and absence of powers to officers to take swift and effective action in regard to slackness, negligence and insubordination. All these require looking into.

Another characteristic of an absolute monopoly in regard to its business is charging "what the traffic can bear." It is a good old rule in railway economics. I have read railway economics in 1929 and knows all about charging what the traffic can bear. That 19th Century principle is no longer any good now. You have not to charge what the traffic can bear; that amounts to profiteering. You have got to take into account what will be the consequences of charging what the traffic can bear in terms of the economy of the country.

The simple expedient of charging what the traffic can bear so that you can meet the gap and get a predetermined yield on capital employed is not the way, in the modern context of running the railway freighting system. But then, what do they propose to do here? As I said, one has to look at the railway budget and the general budget together. They propose to slap on, in this arithmetical way, increases in fares and increases in freight rates. But they are already suffering from competitions from the roads. Would any sensible person in that situation slap on these increases? But these gentlemen are able to do it because in the general budget they go on increasing petrol tax, they go on increasing diesel tax so that competitively everybody is exactly where everybody was before. In other words, this is about the best example that I have ever come across, exhibiting all the vices and none of the virtues of an absolute government monopoly situation in the field of railway transport.

Now, what will be the effect of this in the present economic situation on the general economy and what will be its effect on costs and prices? I know that the hon. Minister was at

[Shri N. Dandekar]

pains to explain that 3 per cent here and 2 per cent there is not going to make any difference." But that is not true.

Take, again, the industry of which I know something, namely cement. The input of materials per every 100 tonnes of cement is something of the order of 135 tonnes, that is, 100 tonnes of limestone, 30 tonnes of coal and 4 or 5 tonnes of gypsum. 100 tonnes of cement are going to suffer transportation costs both on the input and on the output. There would be, therefore, a tremendous outcry for increasing selling price of cement and all kinds of consequences will follow. Sir, every commodity that is manufactured is going to have a double impact of these freight rates on its costs impact on its input costs in respect of materials and impact on its output costs in respect of the transportation of the production. What then is going to be the effect on industrial production? What is going to be the effect on holding the price-line?

Everybody in government talks glibly about holding the price-line, and they have got a jolly good whipping boy in the shape of industrialists and traders. But actually nothing happens; nobody holds the price-line. Government never do it; Government never hold the price-line; they put up freight rates; they put up petrol and diesel tax; and they put up this tax and that tax, they will do every kind of thing to raise costs and prices. They will do everything possible not to hold the price-line, and then they will say 'Oh, please, you must hold the price-line; you must have patriotism'. The Finance Minister, addressing a group of industrialists, said 'Never mind if you make losses; you must not raise prices, you must have patriotism'. Why does he not say so to the railways? Why does he not tell them, 'I am not going to allow you to make up these Rs. 98

to 40 crores by raising rates and fares; go on and get down to the business of deducing costs and raising efficiency, get down to the business of selling transportation; compete with the roads; find out from the customers what they want; get down to the job in other words, in a businesslike way'?

The effect of these increases on costs, the effect on the general prices, and consequently the effect on consumer prices, these things do not wait. It is no use anybody telling me that there is a time-lag between this thing and the price of cement and the building costs and so on. All prices adjust themselves pretty quickly to anticipated increases in costs.

What is going to happen to industrial production? Already, industry is suffering from shortage of orders. Industry is also suffering from rising costs. Is it ever possible for any industry to suffer these costs, and then hope ever to abortion recover them, and still run on a profitability basis? Or is it the Railway Minister's hope that industry by and large, except only the railways, can run on a no-profit basis or indeed on a losing basis?

Wages, power and transportation are basic costs, and they go on increasing cumulatively into the whole economy. And when they go on cumulatively into the whole economy, not merely is there the difficult question of holding the price-line but there is involved much more in a situation such as in India where you have the most complex picture of recession in certain industries, absence of demand in certain industries, and under-capacity employment in certain industries; and all this in a context in which we are also thinking of higher exports.

And so what do they do about exports? They think that only the increase in the freight rates on ores and on one thing and another that is directly exported is going to have an

effect on exports. Does the hon. Minister really believe on that? Does the hon. Minister not know that over the whole range of industries that is concerned directly or indirectly with exports, these increases in freight rates are going to have a material effect? And yet, of course, while he slaps on increases in freight rates on ores, and, I think, on minerals, the Finance Minister takes off a bit of export duty. What is all this fun and game? Are we really wanting to have an export drive, or do we put up the export cost and reduce the export duty a little and say everything is all right? In other words, is it the position today that even without these changes in freight rates we are in a stimulating and buoyant export position? If we are not, every organisation of Government, particularly those that have a direct impact on costs and prices, must be directly involved not in the consideration of: "I will load the export cost here this way, and somebody else will take it off", in some other way but in some positive contribution, met as "what can I do to stimulate exports". All these cost increases go ultimately into the cost of every industry that exports. Does the Railway Minister think that the jute industry is not going to be affected, that the tea industry is not going to be affected, that a whole wide range of traditional and non-traditional items, never mind ores, are not going to be affected? Does he think that these increases in freight rates all round are not going to have the slightest impact on the capacity of the country to export? Does he think that devaluation was totally unnecessary, so that he can go on merrily negating the consequences of devaluation? What is he handing out is this kind of budget? Sir we have been debating some fiddling stuff about some small branch lines from point "A" to point "B" and about a lot of this, that and the other, but I am aghast when I contemplate effect of this budget on prices. Its effect ultimately on the cost of living, its effect on wages, its effect on the cost of production, its effect on

industry in general, its effect on export industries in particular. When I think about these things, I just really shudder with horror over what is going to happen.

There are two other small points, and this in connection with the capital part. They have already cut down the works programme in terms of wagon building. The Railways have been the direct cause, let me put this quite bluntly, since last year the cutback in railway wagon building has been the direct cause of starting the recession in the engineering industry, subsequently, of course, the recession has grown; and now it has gathered momentum. Recently, I took a quick survey myself of the wagon shortage position. Saurashtra, for instance, is the biggest salt manufacturing zone. Today, the people in Jamnagar, I have been there last month, and the people in Bhavnagar, when I was in April who are manufacturing salt cannot get wagons. They send telegrams to the Railway Board about absence of wagons; and yet, I am told that the Railways want a cutback on the wagon programme! The fact of shortage of railway wagons is there; either it is due so inefficiency or inadequacy of wagons or it is both. But since nobody will admit inefficiency, the conclusion must be that there is a shortage of wagons. And in that sort of context, they tell us that they are cutting back on the wagon building programme without thinking of its consequences on their customers or on the engineering industry.

Similarly for the cement industry practically all over India, especially in Saurashtra and South India, today there is a tremendous difficulty in obtaining wagons I wish the Minister would invite this "Cement Allocation and Co-ordinating Organisation" (CACO) people and know the truth from them. They are the people concerned; they are your customers. Do not ask for a Note on the subject from these people who generate transportation; ask for a Note from the people who buy transportation.

[Shri N. Dandekar]

What is the difficulty of the salt people? No wagons. What is the difficulty of the cement people? No wagons. They will start sending their stuff by road, they are not going to let their production stop or rot. Sir, I will not be interrupted; I will not give way to the minister.

Shri C. M. Poonacha: I have met them. They came and saw me some time back.

Shri N. Dandekar: Why should they? You are the seller of transportation by railway wagons. Don't ask the customers to come to you and complain. You go to the customers.

Shri C. M. Poonacha: You are simply exaggerating. There is no complaint so far as cement is concerned.

Shri N. Dandekar: If you are willing to go to the customer....

Shri C. M. Poonacha: They met me, and the matter has been settled. You do not know the latest position.

Shri Saaga (Srikakulam): What about Kerala's need for food transport. (Interruptions).

Shri N. Dandekar: I have no connection with salt, with cement, with the kind of industries I am talking about. Let the Minister go to the Ambernath-Kalyan-Greater Bombay industrial complex and ask them what are their difficulties about transportation. They will tell you the Railway will not accept bookings of smalls wherever offered, they say "bring all your smalls to Thanar Kalyan, where all we will get sufficient loading for our wagons. Otherwise your smalls will be delayed." Are you selling transport or holding a monopoly of transport? If you are selling transport, you will not tell the customer that it does not suit you to take the smalls here, or that it has to be brought there, wherever it suits the Railways and not the customers. Sir, they are cutting back on their wagon programmes

while there is shortage of wagons and bottlenecks in transportation all over. I have given three instances just now. On the otherhand, they are going to spend money in putting up a steel foundry in Naini. Their own locomotive works at Chittaranjan have got idle capacity after meeting its own demand. Furthermore today the installed capacity in India of steel foundries is nearly two and half times the demand for it. But the Railways are going to build another steel foundry at Naini. I really do not understand this. I can only repeat the phrase that I have used earlier, that the Indian Railways is the most outstanding example of all the vices and none of the virtues of a monopoly situation.

Shrimati Tarkeshwari Saha : Listening to the hon. Member who has just now spoken and his brilliant advocacy of his cause, I was thinking whether he did not remember these very things when he was sitting on the gallery on my left. The hon. Member had a very distinguished career. He had the best of everything in his life, including the parliamentary career. He has sat in the official gallery in every capacity and he has heard the same things being repeated on the railway budget. He has understood and expressed his own limitations with those very officials to whom he does not show any allegiance now because he has come out of them. I wish he had shown a little more sense of loyalty to them and understood their limitations as he was himself feeling in those days. A person like him has a very distinguished record of achievement. He is a person who is one of the few Members here who are intelligent and able. I would have wished Mr. Dandekar to give some constructive suggestions as to what we should do about improving the railways. Whatever be his suggestions, he became so excited, his voice became so loud and his gesture became so violent that

the understanding he created in the first part of his speech which was mild and sweet, was lost. Mr. Dandekar is much better when he speaks with a little more modesty as he showed in the first part of his speech. He showed a lot of understanding of the problems.

Shri Manoharan (Madras North): Who is under discussion Mr. Dandekar or the Budget?

Shrimati Tarkeshwari Sinha : Both, because constantly his colleague has been brain-washing me that he should be made the Finance Minister of this country (Interruptions.)

An hon. Member: Don't allow your brain to be washed.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: Another friend from the Communist Party spoke before him. I have seen him sitting on those benches; he was very violent, not only talking with his tongue in his mouth but with the tongue in his hands. He was exuberant. Sometimes his physical violence was rather uncomfortable for this Parliament and unfortunately we had one day joined our hands together and the Speaker asked him very respectfully to leave this House. Later on I followed my friend, Mr. Nambiar; naturally I could not leave him alone, just alone as his own solitary companion. I followed suit by going out of the House and you precipitated that company by throwing me out of the House. I was glad that at least I was able to give company to Mr. Nambiar who has been coming closer to the Congress benches. I found him much more milder today and more reasonable and constructive in his approach. He criticised the railways in a different way and he assured us with one promise that if the hon. Railway Minister fulfils his promise he would very easily join us.

I welcome this opportunity to congratulate him for his belated, intelligent, awareness of the situation. By coming closer to the Congress Ben-

ches, he has become very much milder and the physical demonstration of his speeches has enough evidence to show that Mr. Nambiar is getting to be a better person every day by coming closer to the Congress Benches. Mr. Nambiar probably knows as much about the railways as the hon. Minister sitting here. He was born and brought up with the railways. I do not know whether his mother nursed him in a railway waiting-room. He has been living with the railways, and that is a compliment to Mr. Nambiar. I am sorry he is not here now. He knows lot of things about the railways because he has done so much work in the railways, in the unions, in the organisation, and he knows their problems.

He was talking about improvement in the railways, but may I submit, and may I ask Mr. Nambiar, through you, in absentia, whether he realises what are the real causes of the downgraded capacity of the railways, the downgraded performance of the railways? I have collected some figures. I do not want to cast aspersions or blame anybody. They are all friends, very sweet to me inside and outside the House. May I ask the hon. Member, and may I ask the hon. Members opposite, whether we realise in Parliament—Congress Members as well as the Opposition Members—that the railways have been made virtually a cow to be slaughtered every now and then? We agitate about the cow which is probably inanimate and therefore does not get that much of attention from us. The condition of the railways is much worse; it is a much more inanimate object to be always attacked by anyone having a temper, having some kind of dislocation of outlook, having some kind of temperament that develops in between them, some kind of psychological frustration which forms into a mob madness. How much property is destroyed by this act? It will be astonishing to note it. I would like to convey those figures to the House. The damage caused has been of the order

[Shrimati Tarkeshwari Sinha]

of Rs. 3,03,08,458. This is the damage caused by the mob-madness. If the railways could have been saved and spared this kind of loss, that would have been something. (Interruption) I have got the figures, and I have the particulars. There was the anti-Hindi agitation, to start with—and that is in the State of my hon. friend—then the Patna agitation—my State does not come very much behind; then the food agitation in Kerala, then the Bengal bandh, and the Punjabi Suba agitation, the Mysore-Maharashtra agitation and last but not the least, the steel plant agitation in Andhra Pradesh. All this has caused a total damage to the railways of Rs. 3,03,08,458.

श्री गुलामनब ठाकुर (महम्मद) : पटना का कितना है ?

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : पटना में करीब 13 लाख हुआ है।

श्री गुलामनब ठाकुर : यह सही नहीं है।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : हम जो कहते हैं। आप बाहर जाकर मान निवा करते हैं, खन्डर जाकर नहीं मानते हैं।

Shri D. N. Patodia (Jalore): What is the source of these figures?

Shrimati Tarkeshwari Sinha: The same sources as you get, as Mr. Dandekar gets from those statistics here. I do not carry books; I carry only notes.

Shri N. Dandekar: Please tell us the source.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: They are the official figures compiled by the railways. I crave the indulgence of hon. members. I am not used to quoting figures unnecessarily unless and until I am sure about them. The loss of earnings to the railways in the South-Eastern, South Central and

Southern zones, as a result of the steel plant agitation in Andhra, has been Rs. 1,52,60,000. I do not blame the hon. Members opposite for it. Let us realise that it does happen whatever may be the provocations. This is the loss suffered by a very inanimate object like the railways. Even as a result of cow-slaughter agitation, the poor railways are made to suffer this kind of loss.

This Parliament is wedded to a democratic system of government. It has the obligation to keep democracy alive not only today, but tomorrow and day after. The kind of destructive approach that has started is not going to destroy the Congress Government, but the very basis of democracy—I am referring to the gheraos. I hope hon. members from DMK do not mind my using the Hindi word 'gherao'.

Shri Rajaram (Salem): All the wrong words are coined only in Hindi!

Shrimati Tarkeshwari Sinha: The words are there; it depends on who uses them and how. When the bride and the bridegroom get married, they have to go round and we call it ghera. That is a very pleasant occasion. So, you cannot blame the word for it. I would not venture to say that it has been misused, because hon. members would be annoyed. But the moment this word has been misused to destroy democracy, it is the obligation of this House to keep this in view that it is we who are going to destroy or protect the democratic traditions in this country. If democracy lives and if our children live to be in Parliament leading a democratic life, they will remember that this Parliament—the members on this side and the members opposite—were the custodians of democratic existence in this country. We are doing something which is going to destroy the very roots of democracy. In this country in every sector—economic, political or cultural....

Shri Kanwar Lal Gupta (Delhi Sadar): What has this to do with the railway budget?

Shrimati Tarkeshwari Sinha: You have been abusing my Government. That abuse was not part of the railway budget.

Shri Manoharan: Your speech is a clear example of derailment!

Shrimati Tarkeshwari Sinha: When the train derailed and got into the village of the hon. member, it was a very pleasant derailment no doubt. Mr. Kanwar Lal Gupta seems to be a very reasonable member of this House and I am surprised he could not understand what I am trying to hit at. Let him have a little patience. Probably he does not keep himself informed. I am coming to gherao in the railways, of which Mr. Nambiar and others have spoken. They should have a little patience at least with a lady.

Shri Kanwar Lal Gupta: I am very sorry!

Shrimati Tarkeshwari Sinha: Gherao is a vicious feature in the railways. Apart from other things, it is causing a great damage to the discipline in the railway. Railway working can never be improved if discipline is not there. Nor perhaps Mr. Gupta understands what I was trying to say. Lack of discipline has been one of the reasons why railway services are deteriorating day by day. I hope hon. member Mr. Nambiar with so much experience of union work in the railways would realise that railways are not the Congressmen's grandfather's property. It is the national property. Anybody who takes up the reins of this Government will have the same railways and the same things in this country (*Interruptions*). Sir, do not try to ring the Bell now.

An Hon. Member: Better adjourn the House.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: Sir, there is some kind of rapport between me and hon. Members. (*Interruption*).

Mr. Deputy-Speaker: The hon. lady Member should not provoke them.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: Sir, I do not get provoked although provocation comes from that side. What did Shri Dandeker say? I heard his speech with great attention. He said something worthwhile no doubt. He said that a complete re-orientation in the working of the railways is required. I myself feel that it is very necessary for the Railway Minister to go into the entire working of the railways in a new oriented way. This budget has come at a time when everything is in a disjointed state in this country. The prices are rising, frustration is growing, scarcity of food is there and people have become temperamental. I do not envy the Railway Minister, who was appointed recently to the Ministry of Railways, for bringing this budget. He had no other alternative. To bring this budget at this time was not so easy. He knew that he was going to be the target of great attack inside and outside the House.

Sir, it is a fact that the hon. Minister has to realise that this is a commercial undertaking and this commercial undertaking has to run on a commercial basis. For that I have to make certain suggestions. At the present moment the railways are not making any forecast of operating ratio of the railways. That is the reason why out of the total outturn—well, the hon. Members opposite have started sleeping when I come to the points—the position is like this. What is required is to have a break-up about the working of the railways. Every railway in the world, barring a few exceptions, have been losing propositions. They lose heavily. It is only in this country that we were in the privileged position where our railways were making a profit and contributing something to the general revenues. In the British Railways, which has been losing heavily, a new system

[Shrimati Tarkeshwari Sinha]

of accounting is being evolved whereby the railway services are being divided on the basis of lines which are maintained for ordinary commercial purposes and those which are run for the sake of the community. Shri Dandekar cannot do away with the situation that the railways have to be run on a public utility basis. Railways cannot run like private-sector companies.

Shri N. Dandekar: Those facts are taken into account in determining railway's contribution to the general revenues.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: I am making an additional point that the railways should evolve a system where by they demarcate the lines, as they are doing in the British Railways, which should be run on a commercial basis or which are being run on a commercial basis and those which are being run on the basis of benefit to the community, because it is a public welfare utility service. The British Railways have evolved this kind of an accounting system. They have also decided that they would give subsidies on those services which are primarily run for public utility purposes. I think this kind of accounting system should be evolved in the railways here also whereby we can demarcate those lines which are run as public utility services and subsidise them. There is no answer except subsidising such lines.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member should conclude now.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: Sir, let me have three or four more minutes.

Mr. Deputy-Speaker: I am very sorry. There are other hon. Members who want to speak. Their grievance is that this is the only opportunity for them to speak. They come from distant areas.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: Have I got 15 minutes?

Mr. Deputy-Speaker: She can take two more minutes.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: Thank you very much.

There is another thing that I want to say. Even today the railways do not have a blueprint to identify areas of profit and loss. If hon. Minister examines his own books you will see that you have not been able to earmark areas of profit and loss. Take, for example, the suburban traffic. The suburban traffic of Bombay, Calcutta and other places have cost much more and their earning capacity is much less. Therefore, all the suburban traffic get inflated, so far as cost is concerned, and that is why no commercial returns are available from the suburban traffic. Therefore, I would request the Railway Minister to go into the entire question and to demarcate areas of loss and profit and prepare a blueprint for this.

There is another thing. The railways have to pay a large amount of compensation, which has nothing to do with the price rise, more traffic or uneconomic returns. This kind of compensation is paid because of the loss that the railways suffer. That should be checked more vigorously.

There is another point. The Estimates Committee in its 26th Report presented to the First Lok Sabha on the Ministry of Railways had underlined the importance of proper selection and training of traffic officers in the art of salesmanship. In the railways we have no system. There is transfer and change of service from the managerial section to the engineering section and the operational section. Operational and engineering sections are the two sections which should have all the attention from the hon. Minister, because they really govern the very nucleus of the running of the railways. Therefore, more attention should be given to these two.

Indian railways, most unfortunately, have no effective research wing. I do not know whether you have a research wing. If you have, it is so small that it is of no use. Your traffic has increased so much, the transportation cost is varying from year to year and you get more low-rated traffic while the road transport gets more of high-rated traffic and there are various abnormal development in the railways. So, we do require a very strong research wing which may have two spheres of activities—one to constantly go into the cost accounting of the railways because, as Shri Dandekar has stated, you have no escape from the fact that you have to run the railways on commercial lines.

Mr. Deputy-Speaker: Your time is up. You may pass on your other suggestions to the Railway Minister, because you have already taken 20 minutes.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: Therefore, my request to the Railway Minister is that you cannot expect that you will have no obligation to run the railways like public sector plants and that you could always come forward with taxation proposals; if you don't economise, you will always be the target of attack. You have to go in less and less for taxation programme, more and more to economising in the purchase programme, in the indent programme, in the cost accounting programme of the railways and then I am sure your railway services would improve. I hope the Railway Minister will keep in mind the suggestions made by Shri Dandekar and do the needful.

Shri Pileo Medy (Godhra): After the speech which the hon. Member has made I take no credit for brain-washing at all.

Shri Jyotirmoy Basu (Diamond Harbour): The hon. Member mentioned about the British railways running at a loss. I do not know whether the hon. Member has travel-

led in the British railways and taken into account what the British railways provide to a third class passenger which is not provided even to the first class passengers on the Indian railways. That is the most important point.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: I have taken into account all aspects.

श्री प्रकाशचंदर बालवी (हापुड) : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या श्री पीलू मीदी अपनी पार्टी केन्द्र कर के कांसेस की तरफ जा गये हैं या वैसे ही जा गये हैं।

Shrimati Tarkeshwari Sinha: He wants to maintain the equilibrium and balance. If I invite Shri Nambiar, he would also like to be invited.

Shri Sequeira (Goa, Daman and Diu): Mr. Deputy-Speaker, Sir, in 1960-61 the gross traffic receipt of the railways was Rs. 456 crores and the surplus was Rs. 32 crores; in 1965-66 the gross traffic receipt was Rs. 733 crores and the surplus was Rs. 18.5 crores. And in 1967-68 at the present level of estimate the gross traffic receipt will be Rs. 809 crores, and they tell us that there is going to be a gap of Rs. 31 crores. We are being asked to add Rs. 24 crores of inflationary pressure on the poor man's pocket merely to help the railways balance their budget without their making any effort at doing it within their organisation.

Before we do so, let us examine whether anything can be done about utilisation of capacity. The gap is of Rs. 31 crores, that is, only 3.7 per cent of the estimated expenditure of Rs. 847 crores.

Shri C. M. Poonacha: The revenue expenditure is Rs. 526 crores.

Shri Sequeira: Your total estimated expenditure, according to your Budget, is Rs. 847 crores including what you have to pay to dividend.

Shri C. M. Peonacha: That is after paying the Depreciation Reserve Fund and the dividend.

Shri Sequeira: So, it is 3.7 per cent; let us say, it is 5 per cent. Does the hon. Minister mean to tell me that he honestly believes that with some efforts this Saving cannot be achieved within his own organisation?

Let us see what can be done. At the end of the Third Plan the unutilised capacity in the railways was 27 million tonnes. In 1966-67 we are supposed to have utilised 2½ million tonnes and this year we are going to utilise 8½ million tonnes or a little less. That means in the present year 16 million tonnes of capacity will lie unutilised.

The railways may feel that they are a monopoly, but in the transport business they are not a monopoly. They are competing with trucks, with ships and also with air, in certain instances. Why is this traffic not being obtained? Just now Shri Dandekar mentioned a case where wagons were not being made available. There are other reasons also. The handling on the railways is very rough and many people, who otherwise would send their goods by railway, do not do so because when the goods get to the destination they get there in a shape which is not fit for the market. Do the railways do any selling? Does a single railwayman go to an industry or office, and ask for business?

An Hon. Member: No.

Shri Sequeira: Before asking for a fare increase I would request the hon. Minister to put 1,351,303 hardily working railwaymen to work improving their efficiency. I do not disagree with my hon. friend that some are working 20 hours a day, but those are probably very few, the others, I am sure, are hardly working at all.

About staff I agree with the hon. Minister that he has no control over

wages, but he certainly has control over the utilisation of the staff that he has. If he can see that his workshops work more efficiently, so that his wagons do not break down, if he can see that his wagons turn around faster, then I am sure he will make considerable economy. There is also a control over purchasing, over sale of scrap and over building. Everybody knows that there is corruption in the Railways and, unless something is done quickly, and efficiently to root it out, it is going to stay and mushroom. There is another area where savings can be made.

About statistics, if decisions are to be based on statistics, I believe, considerable improvement could be made here. The only statistics that are quoted here are 1963-66 statistics. Where are the 1966-67 statistics? On what figures have you based your Budget? If there are figures which we have not been given, why have we not been given? If they are not there, why they are not there. How, can you make estimates for what is going to happen this year when the statistics are two years old? I would like to make a concrete suggestion here. The statistics should be prepared on quarterly basis, to be ready by 30 days after the end of the quarter. You have installed teleprinters for reservations and, I suggest these should also be used for transmission of statistical data which, you would then get faster.

The expression of items of expenditure should be in terms of rupee cost per passenger km., per tonne km. and per engine or wagon or carriage km. This should include cost of wagons, cost of running of wagons, cost of repair of wagons and staff, and various categories of staff. You will find it easier to sport where the money is being spent, and how to control your expenditure.

Sir, we have seen that this Government moves only when there is an agitation, when there is a riot, and

when there is some sort of pressure that puts a knife at its neck. The Rs. 31 crore deficit is a knife at the neck of the Railways organisation. The hon. Minister is asking us to remove this knife by increasing fares. If we do it, with a balanced Budget, I submit, nothing will be done about cost or about efficiency and, if anything is done, it will take twice as long, thrice as long or even four times as long, as otherwise it would be. I say to the House, let that knife remain there; let the hon. Railway Minister work with the knife at his neck and, I am sure, he will get efficiency in his organisation very much faster, without an increase in fares right now, than he will get it otherwise. I say to the hon. Minister, no increase in fares for you, and I wish you long hours of hard work, and good luck.

17 hrs.

[MR. SPEAKER in the Chair]

श्री सरजू पाण्डेय : मदन से इस समय देश के सब से बड़े औद्योगिक प्रतिष्ठान, यानी रेलवे प्रतिष्ठान पर बहम हो रही है। सब ने आश्चर्यजनक बात यह है कि इस मंत्रालय ने इस माल अपने बजट से 24 करोड़ रुपये का घाटा दिखाया है। मैं नहीं चाहता हूँ कि सदन इस बजट को मान्यता दे और मैं इसका विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मुझे यह ज्ञानकर भी आश्चर्य हुआ कि मंत्री महोदय ने किराये और भाड़े में वृद्धि की योजना बनाई है और मैं समझता हूँ कि इसके पक्ष में जो उन्होंने तर्क दिये हैं वे बिलकुल तर्कसंगत नहीं हैं। अभी मस से पहले श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा ने भाषण किया था। उन्होंने रेल जिस मुसीबत में हैं गुजर रही है उसका सारा दोष विरोधियों पर लगाया है और कहा है बेरा डालो, तब दूसरे जो देश में विभिन्न धान्योत्पन्न होते हैं उनकी बजह से रेलों को नुकसान हुआ है। मैं उनके इस तर्क से बिलकुल सहमत नहीं हूँ। यह गलत तर्क है। मैं समझता हूँ कि रेल

मंत्री महोदय ने अपनी चमड़ी बचाने के लिए एक नया डाँचा खड़ा किया है। उन्होंने कहा है कि सामान के दाम बढ़ गए हैं, लोहे के दाम बढ़ गए हैं, महुंगाई, भस्म में वृद्धि करनी है और इन कारणों से रेलों पर भार बढ़ गया गया है और किराये तथा भाड़े में वृद्धि करना आवश्यक हो गया है। मैं समझता हूँ कि जैसा कई अन्य माननीय सदस्यों ने कहा है और सुझाव दिया है, रेलों के धन्दर जो आज एक भजीब सा डाँचा इन्होंने बना रखा है अगर उसको कम किया जाए तो घाटे का बजट बनाने की आपकी जरूरत नहीं हो सकती है। रेलवे बोर्ड का कई माननीय सदस्यों ने जिक्र किया है। रेलवे बोर्ड के क्या फंक्शन हैं, वह क्या कार्रवाई करता है, इसकी सदन को जानकारी होनी चाहिये। दूसरे माननीय सदस्यों की तरह वे मेरा भी अपना यह क्या है कि रेलवे बोर्ड के ऊपर आप जितना रुपया खर्च कर रहे हैं उसको देखते हुए धाधा काम भी रेलवे बोर्ड की ओर से नहीं हो रहा है।

मुझे मानूम हुआ है कि रेलवे बोर्ड के जो फाइनेंस कमिश्नर हैं, वह बलिया गए थे। उनके भादी थी। उस भादी से लाखों रुपया उन्होंने खर्च किया और तमाम दुर्गुन्या घर के सरकारी माधनों का उपयोग किया। मैं एक बात कहना चाहता हूँ। जब कोई सदस्य आरोप लगाता है तो कम से कम उस आरोप की जांच तो होनी चाहिये। मंत्री महोदय ऐसे सुनते हैं इन बातों को जैसे यह एक डिबेटिंग सोसाइटी हो। मैंम्बरों द्वारा लगाये गये आरोपों की वह कभी जांच नहीं करते हैं और न ही यह पता लगाने की कोशिश करते हैं कि जो बात मैंम्बर द्वारा कही गई है वह गलत है या सही है। मैं समझता हूँ कि वह लकीर हाथी घांपने बांध रखा है रेलवे बोर्ड का, इसको घांप कम करें। घांपको सबक हडसिल करना चाहिये या उससे कि देश की

[बी सरपू पाण्डेय]

हालत क्या है। देश में भ्रम फैला हुआ है और लोग भ्रमों में डूब रहे हैं। बहुत से लोगों से इस भाषण के समाचार मिल रहे हैं कि लोग अपने मर्दानगी को बेच रहे हैं। एक तरफ तो यह हालत है और दूसरी तरफ आप गरीब जनता की पॉकेट काट कर बड़े बड़े लोगों का पैट बनाना चाहते हैं। अगर हम इन्फ्लेशन से आपको सबक सीखना चाहिये या लेकिन आपने ऐसा भी किया हो, ऐसा प्रतीत नहीं होता है। देश का आप क्या करना चाहते हैं? कहाँ इसको ले जाना चाहते हैं?

गरीबों के ऊपर आप भार बढ़ा रहे हैं और दूसरी तरफ भ्रष्टाचार के अगर आरोप लगाये जाते हैं, बड़े बड़े भ्रष्टाचार जो लूट मचा रहे हैं, उसके दृष्टांत आपके सामने रख जाते हैं तो आप उनको छूने के लिए तैयार नहीं होते हैं, उनके खिलाफ जांच पड़ताल करने तक तो तैयार नहीं होते हैं, इनकवायरी तक करने को तैयार नहीं होते हैं, यह किसी भी दृष्टि से उचित नहीं है। यह आपका जो रवैया है, यह कब तक चलेगा।

देश में आदमियों की कमी नहीं है। रेल मंत्रालय ने सन् 1958 से नई रिक्रूटमेंट बन्द कर दी है। लेकिन आप दूसरी तरफ अमेरिका से मशीनें खरीद कर रेलों में उन से काम लेने जा रहे हैं। मैं नहीं समझता हूँ कि इन मशीनों की कोई जरूरत है। ये वे मशीनें हैं किन की अमेरिका में आप्त नहीं हो सकती है। उनको वहाँ से खरीद कर इन आटोमैटिक मशीनों को मूलक में खरीद कर इन से आप काम लेने जा रहे हैं। उनका किराया पहले 35,000 रुपये दिया जाता था। अब पाँच ही रुपया भी बढ़ा के इजाजत से बढ़ा दिया गया है। मैं समझता हूँ कि हमारे देश में जहाँ काम करने वाले आदमी बहुत हैं, इन मशीनों की कोई जरूरत नहीं है। मैं चाहता हूँ कि आप बतायें कि इन मशीनों का खर्च आप बटाना चाहते हैं या

नहीं? बड़े बड़े भ्रष्टाचारों की तलाश में बटाना चाहते हैं या नहीं बटाना चाहते हैं? सैन्य कम करना चाहते हैं या नहीं करना चाहते हैं? एयर कंडिशनर डिब्बे भी आपने बना रखे हैं। लोग छतों पर चलते हैं, कुट बोर्ड पर चलते हैं और दूसरी तरफ अगर कंडिशनर डिब्बे आप बन्द हैं और मर्रास तक बसीटों में जाते हैं। अगर कोई यात्री उन में सफर करता है तो उसका किराया लगभग उतना ही होता है जितना हवाई जहाज का होता है। मुलाक़िफ उस में जाना क्यों चाहेंगे हवाई जहाज को छोड़ कर? वह हवाई जहाज को छोड़ कर चार दिन तक बसीटा जाना क्यों पसन्द करेगा। देश के करोड़ों लोगों से आप पैसा लेते हैं लेकिन उनको आप सुविधायें प्रदान करना नहीं चाहते हैं, बड़ ब्लास के मुलाक़िफों को कोई आराम आप देना नहीं चाहते हैं। इन बड़े बड़े लोगों को सुविधायें प्रदान करने में आपको कोई हिचक नहीं होती है। अगर आप बड़ ब्लास के मुलाक़िफों को सुविधायें देने के लिए किराये बढ़ाते तो मैं उसका स्वागत करता, नई रेलवे लाइन्स बनाते, तो मैं उसका स्वागत करता। उन्हीं पुरानी मशीनों को मेंटेन करने के लिये गरीब जनता की खेबें काटने का जो आपका रवैया है यह कब तक चलेगा?

आपकी तरफ से कहा जाता है कि रेलों में भोजन का बहुत अच्छा इंतजाम है। लेकिन अगर आप रेल मंत्री की हैसियत से न जा कर एक साधारण यात्री की हैसियत से जा कर देखें तो आपको पता चलेगा कि कैसा इंतजाम है। अगर आप रेल मंत्री नहीं और जा कर भोजन को देखें तो आपको जो मुलाक़िफ़ाने के आदमी को भोजन मिलता है वह भी नहीं मिलेगा। आप तो रेल से जाते भी नहीं हैं। आप क्यों पूछ जाते हैं कि रेलों में न खाने का, न पानी का और न खर्च का इंतजाम है। फिर भी आप करोड़ों रुपया गरीब जनता की खेबों से निकाल लेना चाहते हैं।

प्रष्टाचार की तरफ में धायका ध्यान दिलाया जाहता हूँ। यह देश में चल रहा है। इसको धाय रोकिये। मैं केवल धायोचना करने के लिए नहीं कह रहा हूँ। हर धायकी का विल जानता है और हर साइड के मैनबरो से इसके धारोप लगाये हैं केवल विरोधी पक्ष की ओर से ही नहीं लगाये गये हैं, धायके पक्ष की ओर से भी लगाये गये हैं। अगर यह कहा जाता है कि हड़तालों और संघर्षों के कारण रेलों की धायवनी कम हुई है तो मैं धाय से कहूँगा कि उनकी बुनियाद में धाय जायें कारखानों की तलाश करें और उन कारखानों को दूर करें। श्री खानेबखान जो रेलवे बोर्ड के चेयरमैन हैं, मुझे मालूम हुआ है कि यह धायरेटिंग सुपरिटेण्डेंट हुआ करते थे और तरबकी करते करते धाय रेलवे बोर्ड के चेयरमैन बन गए हैं। अगर धाय बता तो दीजिये कि जो खलासी या जो सिगनेलर धायके वहाँ काम करता है उसके लिए भी तरबकी का कोई रास्ता धायके पास है? अगर रेलवे के छोटे कर्मचारियों को पचास रुपये मासिक मिलें और चेयरमैन को चार हजार रुपये मासिक मिलें, तो फिर रेलों के एक्स्टेंड नहीं होंगे, तो क्या होगा। रेलवे के असंख्य छोटे कर्मचारी ऐसे हैं, जिन को न उचित वेतन मिलता है और न उन की बकिंग कम्प्रीशन संतोषजनक है।

मुरादाबाद में जो एक्स्टेंड हुआ, माननीय सदस्य, श्री बाजपेयी, ने अपने भाषण में उस के बारे में कहा था। वहाँ का डिस्ट्रिक्ट इंजिन सुपरिटेण्डेंट, जो सब से ज्यादा कस्ट धायकर है, इस दुर्घटना की एम्बवायरी कर रहा है। इस सबन के मानवीय सदस्य, श्री रामानन्द बाल्मी, ने अनेकों बिदिठवा उस के विरुद्ध रेलवे मन्त्रालय को लिखीं, लेकिन उन पर कोई कार्यवाही नहीं की गई। जो कर्मचारी उस एम्बवायरी में सही सल्ल कल्ला चाहते हैं फिर से एक क्लॉन्क की किन्नेसली उस

पर धायी है, उन को वह ट्रांस्कर कर रहा है।

बनारस के मेडिकल आफिसर, डी० एम० गुप्ता, के बारे में मैं ने स्वयं बलिबों बिदिठवा लिखी है, जिन की प्रतियां इस समय भी मेरे पास हैं। मैंने उस के सम्बन्ध में स्पीकर को भी लिखा है। जब मैंने इस बारे में जानकारी चाही, तो मालूम हुआ कि विजिलेंस कमीशन उस की एम्बवायरी कर रहा है। लेकिन तीन बरस हो गए हैं और वह वहीं पर बँठा हुआ है, जबकि उस के विरुद्ध जिन कर्मचारियों ने ऐलीमिनेशन दी है, उन को ट्रांस्कर कर दिया गया है। मेरे पक्षों पर कोई कार्यवाही नहीं की गई है। इस स्थिति में मंत्री प्रष्टाचार को कैसे रोक सकेंगे? प्रष्टाचार केवल बातों से नहीं रुक सकता है।

बनारस स्टेशन के स्टेशन सुपरिटेण्डेंट, श्री बावला, के बारे में मैंने खुद पत्र लिखे हैं। उस के विरुद्ध यह धारोप है कि उस ने पनामा सिगरेटों की एक पूरी बोमी शबन कर ली है। एक साल हो गया है, लेकिन अभी तक उस की कोई एम्बवायरी नहीं हुई है।

सरकार जिस कम्पनी से 16 लाख टन प्रति-मास कोयला खरीदती है, वह सरकार को खराब कोयला सप्लाई करती है, लेकिन दाम अच्छे कोयले के बाज करती है। धनबाद, बिहार, से प्रकाशित होने वाले साप्ताहिक पत्र "बुनिया" ने इस बारे में सामग्री छाप कर तमाम सम्बन्ध धायकारियों और मंत्रियों को भेजी है। रेलवे मन्त्रालय को भी लिखा गया है। लेकिन इस में कोई एम्बवायरी नहीं की गई।

डी० एम० कन्व०, इरानगो, के चेयरमैन-चेयर, बुलिया, में सही कर

[बी सरजू पाण्डेय]

अष्टाचार का अखाड़ा बनाया हुआ है, लेकिन उस के खिलाफ कोई कार्यवाही नहीं की गई है। दूसरी रेलों से कई छोटे छोटे कर्मचारी वहां पर इस लिए आए कि वे करीब की रेलवे में काम कर सकेंगे। वे लोग अपनी सीनियारिटी छोड़ कर आए लेकिन उन को वापस बीजा जा रहा है।

मैं यह पूछना चाहता हूं कि क्या इस अष्टाचार का कोई इलाज मंत्री महोदय के पास नहीं है। अगर वह चाहते हैं कि वह रेल का आड़ा बढ़ा कर इन सफेद हाथियों को पालते रहें, तो वह याद रखें कि यह नौकर-शाही उन को भी खा जायेगी। यह नौकर-शाही पूरे मुल्क को खा रही है, सरकार के सब विभागों का खा रही है। यह किननी अजीब बात है कि पालियामेंट के सदस्य जिस अधिकारी के विरुद्ध आरोप लगाते हैं, सरकार उन के विरुद्ध एन्क्वायरी करने के लिए तैयार नहीं है। मैं कहना चाहता हूं कि मेरे हाथ में ये आरोप-पत्र हैं। अध्यक्ष महोदय, मैं चाहता हूं कि आप इन को जांच कीजिए। अगर मेरे ये आरोप गलत हैं, तो आप मुझे चाहे जो सजा दें। या आप इन आरोपों को न्यायालय में भेज दें। उन अफसरों का अवश्य सजा मिलनी चाहिए, जो अष्टाचार का केन्द्र बने हुए हैं।

हमारे यहां ऐसी रेलवे है, जिस में छोटी लाइनें हैं। वहां पर अष्टाचार, अनियमितताओं और धांधली की यह स्थिति है कि पानी के लिए जो धावबी रखा जाता है वह स्टेशन मास्टर के घर पर जा कर काम करता है। मैं ने देखा कि गोरखपुर रेलवे स्टेशन के रेस्टोरेंट में चाब के कप-सेट आदि नहीं हैं। पूछने पर मुझे बताया गया कि वे बर्तन किसी रेलवे अधिकारी के घर एक शादी के सम्बन्ध में गए थे, जहां से वे वापस नहीं आए हैं।

मैं रेलवे मंत्री से यह पूछना चाहता हूं कि आखिर यह स्थिति कब तक चलेगी।

आज हमारे देश में उन कर्मचारियों को सही तौर पर सैटिसफाई करने की जरूरत है, जो वास्तव में रेलों को चलाते हैं, उन लोगों को नहीं, जो एयर-कन्डीशनिंग मशीनों में बैठते हैं और देश का कोई काम नहीं करते हैं। जिन लोगों को हम इतनी मुसीबत सह कर, भूखे नंगे रह कर पैसा देते हैं, हम जानना चाहते हैं कि वे हमें क्या देते हैं। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि टैक्सपेयर के पैसे को इस प्रकार खर्च कर के इस मुल्क को सूखा-नंगा बनाना कतई तौर पर गलत है। मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करूंगा कि वह कृपा कर के अपनी इस नीति पर फिर से विचार करें।

मैं मंत्री महोदय से यह भी अनुरोध करना चाहता हूं कि वह इस देश में एक नई परम्परा चलायें, ताकि हम लोगों को और देश की जनता को मालूम हो कि वह दरअसल कुछ करने जा रहे हैं। सदस्यों की तरफ से जो आरोप लगाए गए हैं, वह उन की एन्क्वायरी करायें। अभी धार्या कपलानी ने कहा है कि अष्टाचार के सम्बन्ध में कई कमेटियां बनाई गईं, जिन्होंने ने सुझाव दिये, लेकिन सरकार उन पर धमल नहीं करती है। सरकार इस प्रकार के मामूली सुझावों को तो मान लेती है, परन्तु बड़े और महत्वपूर्ण सुझावों को वह स्वीकार नहीं करती है। इस लिए रेलवे में धामूल परिवर्तन करने की आवश्यकता है। वह ऐसी व्यवस्था करने का प्रयत्न करें कि लोगों की गाड़ियों में जगह मिले और उन के लिए कुछ सुविधाएँ और आसानीयाँ उपलब्ध हों, वह कुछ अन्य धावियों का मुँह न देखें, जो कि बड़े धावनी हैं और जो एयरकन्डीशनिंग मशीनों में जा सकते हैं। अगर यह सरकार और मंत्री महोदय सवाजवाज की बात करते हैं, तो वह समाजवाद के रास्ते पर चलें। यह कौन सा समाजवाद है कि करोड़ों धावनी सड़कों और कुटवालों पर रहें, उन के पिछे रहने की जगह न हो और कुछ बड़े बड़े लोगों के लिए एयरकन्डीशनिंग मशीन

बनाए जायें। यह समाजवाद नहीं, बल्कि समाजवाद का मजाक है।

अन्त में, मैं यह कहना चाहता हूँ कि जिन व्यक्तियों के विषय में मेरे अष्टाचार के मामलों का उल्लेख किया है, उन के विषय एम्बवायरी की जाये। मुरावाबाद में जो एक्सप्रेट हुआ है, उस में गरीब रम्पलाई जा रहे हैं। सच्ची बात कहने पर उन का ट्रांसफर हो रहा है कि गाड़ी में बैकयूब नहीं था। उन की ट्रांसफर को रोका जाये और उस एक्सप्रेट की जूटिल एम्बवायरी कराई जाये।

श्री विष्णुनाथ बाईय (सलेमपुर) : अध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय ने रेलवे का बजट सदन के सामने प्रस्तुत करते हुए जो संक्षिप्त भाषण दिया है, उस में उन्होंने कर-बुद्धि के अविश्वस्य की तरफ ध्यान दिलाया है। वो तीन दिन से रेलवे बजट पर बहुत चल रही है। मैं ने देखा है कि बिरोधी दल के सदस्यों ने अपना ध्यान मंत्रालय की असफलताओं की तरफ ही ज्यादा दिया है। उनका दृष्टिकोण आलोचनात्मक है। उन की समझ में अभी तक यह नहीं आया है कि रेलवे मंत्रालय ने कुछ उपयोगी काम भी किया है। मैं उसकी तरफ ध्यान का ध्यान आकषित करना चाहता हूँ।

जब देश में आपत्ति-काल था, जब भारत और चीन का संबंध हुआ या बाद में जब भारत और पाकिस्तान का संबंध हुआ, तो उस समय रेलवे मंत्रालय ने बहुत सराहनीय कार्य किया, जिसकी सारे राष्ट्र ने प्रशंसा की। इस समय भी रेलवे मंत्रालय देश के सुशासित और अशासित क्षेत्रों में सामान पहुँचाने के सम्बन्ध में प्रशंसनीय कार्य कर रहा है। मैं समझता हूँ कि जहाँ मंत्रालय की आलोचना की जाये, वहाँ उस के अच्छे और उचित कार्यों के लिए उसके प्रति सन्तुष्टि के एक-दो शब्द भी कहने चाहियें।

इस देश में जब रेलवे का प्रादुर्भाव हुआ, तो वहाँ पर केवल 32 किलोमीटर रेलवे-801(A) L.B.—10.

साधन बिछाई गई, जबकि इस वक़्त हमारे देश में 58,399 किलोमीटर रेलवे साधन है। हमारे वहाँ 10,000 ट्रेनें चलती हैं, 7,000 रेलवे स्टेशन हैं, 57 लाख यादनी प्रतिदिन गाड़ी पर यात्रा करते हैं, करीब दो करोड़ रुपये की प्रति दिन की आमदनी है, इस रेलवे का प्रबन्ध करने के लिए भी खर्च (मैन) भी बने हुए है और एक रेलवे बोर्ड भी बना हुआ है।

अभी माननीय सदस्य, श्री सरजू पाण्डेय ने रेलवे बोर्ड के चेयरमैन के सम्बन्ध में कहा कि पहले वह किसी छोटे स्थान पर थे और अब वह ऊँचे स्थान पर पहुँच गए हैं। मेरा उन से कोई सम्बन्ध नहीं है और मैं उन के बारे में कुछ भी नहीं जानता हूँ, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि वह अपनी योग्यता के आधार पर ही इस ऊँचे स्थान पर पहुँचे हैं।

श्री सरजू बाईय : मेरा तात्पर्य केवल यह है कि अन्य छोटे रेल-कर्मचारियों को भी उनकी का मीका मिलना चाहिए।

श्री विष्णुनाथ बाईय : रेलवे बोर्ड के चेयरमैन, श्री खंडेलवाल, एक विशेषज्ञ हैं और उनके समापत्तिय में रेलवे मंत्रालय के प्रशासनिक ढाँचे में काफी सुधार हुआ है और वह उस की खराबियों को दूर करेंगे। एक जनतांत्रिक देश में किसी भी सरकारी विभाग में सुधार करने के लिये यह आवश्यक है कि उस के प्रशासनिक ढाँचे में व्यक्तिगती परिवर्तन किया जाये। मैं इसी संदर्भ में मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि देश में इस वक़्त जो तीन प्रशासिका रेलवे की चल रही हैं—बड़ी साइन, छोटी साइन, गैरी साइन, इन साइनों को जोड़ कर एक प्रकार की साइन बनाई जाय। वह ठीक है कि इस में समय लगेगा, कई वर्ष इस में लगेगे, लेकिन साथ एक योजनाबद्ध कार्यक्रम इस के लिये बनाई, जिस के अनुसार एक तरह की साइन साम्राज्य में बन सके। रेलवे भी कुछ नज़र बारी साम्राज्य है और 1924-25 के

इस का ध्यान से बजट पेश किया जाने लगा, मैं मन्त्र मित्रवत् करना चाहता हूँ कि जब भी कोई सदस्य इस सदन में बोले विरोधी पक्ष के या हमारे कांवेस पक्ष के—सब ने एक स्वर से कहा है कि तीसरे वर्ष के यात्रियों के लिये जो किराया धाप ने बढ़ाया है वह बहुत ज्यादा है। सब का यही सुझाव है कि मेल गाड़ी या एक्सप्रेस गाड़ी का जो किराया बढ़ाया गया है वह नहीं बढ़ाया जाना चाहिये। अगर धाप ऐसा न कर सकते हों, तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह लोक सभा की मांग है, इस सदन के सारे सदस्यों की मांग है, बल्कि हिन्दुस्तान की समाज जनता की मांग है कि जो किराया बढ़ा है अगर वह बंद कर सकें तो उसमें तबदीली जरूर करें। धाप का यह कर्तव्य है कि सदस्य जो सुझाव दें, उस पर धाप धमल करें।

हमारे बहुत से सदस्यों ने बताया है कि फर्स्ट क्लास, सेकण्ड क्लास, एयर कन्डीशन्ड क्लास से रेलवे को बहुत कम धामदानी है। बर्ड क्लास के यात्रियों से धाप को ज्यादा धामदानी है। लेकिन धापने अपने बजट भाषण में कहीं इस बात का उल्लेख नहीं किया है कि जिन यात्रियों से धाप की ज्यादा धामदानी है उन की सुविधा के लिये धाप कौन से काम कर रहे हैं। धाप और अधिक रेलें चलाते, रेलों की संख्या बढ़ाते तो उस से कुछ सन्तोष होता। लेकिन धाप बर्ड क्लास का यात्री यदि कोई टिकट खरीदता है तो उस को रेलगाड़ी में बैठने की गारन्टी भी धाप नहीं देते हैं, उसकी यह मांग है कि उस को गाड़ी में बैठने के लिये स्थान दें, धाप वह स्थान उसे धाप की गाड़ियों में नहीं मिलता है। धाप स्टेशन बढ़िया बना दें, प्लेटफार्म बना दें, लेकिन प्लेटफार्म पर ट्रेन आने के बाद वह एक कोने से दूसरे कोने तक धूमता है उस को बैठने की जगह नहीं मिलती है इस से उस को असन्तोष है। इसलिये यह आवश्यक है कि कम से कम अपने मंत्रित्व काल में धाप बर्ड क्लास के यात्री को इतनी गारन्टी दब स्वं हैं कि उस को बैठने का स्थान आवश्यक

होवे। यदि धाप ऐसा कर सकें, तब मैं समझता हूँ कि जो किराया बढ़ाने का प्रीचिन्स धापने पेश किया है वह सार्थक सिद्ध हो सकेगा, वर्ना लोग इस को पसन्द नहीं करेंगे।

इसी संदर्भ में मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि धाप किराओं में वृद्धि न कर के भी अपने काम को चला सकते थे, धाप को चाहिये कि धाप अपने खर्च में मितव्ययता करें, इकानामी करें। दूसरे जो बिना टिकट के यात्री चलते हैं, धापको कोशिश करनी चाहिये कि उनसे पैसा वसूल हो और वे बिना टिकट के न जा सकें। तीसरी बात अष्टाचार की है—रेलवे में जो माल की चोरी होती है और करोड़ों रुपया धापको खर्च का देना पड़ता है उसको रोकिये। चौथी बात यह कि समाजवादी व्यवस्था के अन्दर 900 या 1000 सैन्य का होना कोई शोभा जनक बात नहीं है। उन को नुरन्त तोड़ दें और बर्ड क्लास में परिवर्तित कर दें। यदि धाप ऐसा कर सकें तो इन से यात्रियों को अधिक सुविधा हो जायेगी तब यह भी याचना है कि धाप समाजवादी व्यवस्था के अन्दर, प्रशासकीय ढांचे के अन्दर कोई ऐसा तबका नहीं है जो धमल रह कर अपनी यात्रा करता है। मैं ने ये कई सुझाव धापके सामने रखे हैं और मैं चाहता हूँ कि धाप इन पर विचार करें।

रेलवे दुर्घटनाओं (एक्सीडेंट्स) के बारे में धाप ने धाकड़े लिये हैं जिन से यह साबित होता है कि 1965-66 में पहले की अपेक्षा कम दुर्घटनाएँ हुई हैं। लेकिन जितनी भी दुर्घटनाएँ हुई हैं उन में से 62 फीसदी ऐसी हैं जो धाप के कर्मचारियों की असफलता के कारण हुई हैं। मैं नहीं समझ पाता कि जब प्रशासनिक ढांचे को अच्छा करने के लिये धाप ने रेलों के 9 खण्ड बनाये हैं, हिन्दुस्तान को 9 खण्डों में बांटा है तो धाप के ये जेनरल मैनेजर, सुपरिन्टेन्डेंट या इंसिडेंट मैनेजर क्या करते हैं जब कि उनके कर्मचारियों के द्वारा

62 कीसवीं दुर्घटनायें होती हैं। मैं समझता हूँ कि इस तालिका से सन्तोष नहीं होगा, सन्तोष तब होगा जब कि इन कर्मचारियों के जो खर्च धाप ने बनाये हैं—बहु प्रशासनिक डांचा इस किस्म का हो, जिस से दुर्घटनायें न होने पायें। क्योंकि धाप जब कोई धादमी ट्रेन में बैठता है तो समझता है कि पता नहीं वह अपने निश्चित स्थान पर पहुँच भी पायेगा या नहीं पहुँच पायेगा। धाप की रेलों के अन्दर जोरियाँ होती हैं बर्कतियाँ होती हैं, कल्ल होती हैं, धाप ने सुरक्षा बच कायम किया है लेकिन उस से उतना लाभ नहीं होता है जितना होना चाहिये।

खान-पान के बारे में भी अनेक सदस्यों ने कहा है—25,26 जोड़ी गाड़ियों में धाप की धपनी व्यवस्था है, 5000 ठेकेदार हैं जो कि खान-पान की व्यवस्था करते हैं। जो ठेकेदार हैं उन के तथा सरकारी विभाग के—दोनों के काम से असन्तोष है दोनों में अच्छा भोजन किसी को नहीं मिलता है और मैं समझता हूँ कि हर साल जब भी रेलवे बजट आता है—इन दो तीन बातों को ले कर हमेशा कहा जाता है लेकिन फिर भी कोई सुधार नहीं हो पाता। समझ में नहीं आता कि हम लोग कहते ही रहेंगे या कुछ होने वाला भी है। इस पर धाप को ध्यान देना चाहिये।

हमारे बहुत से सदस्यों ने यह भी कहा है कि सम्बन्धित रेलवे विभाग के जूनरल मैनेजर को जब भी हम कुछ लिखते हैं तो उनकी तरफ से एक सीखा सा जबाब आ जाता है कि धापका पत्र धाया, धाप के सुझाव पर विचार किया। लेकिन विचार करने के बाद क्या हुआ, क्या नहीं हुआ, इस का कुछ पता नहीं। धाप को सदस्यों को पूरी सूचना देनी चाहिये।

श्रीमान्, मैं उत्तर प्रदेश के पूर्वी भाग से आता हूँ—वह क्षेत्र कई माने में पिछड़ा हुआ है। रेलवे में पिछड़ा हुआ है—धाप जनते है कि बनारस एक बहुत प्रसिद्ध स्थान है पूर्वांचल की कई जगहों से यह मांग है कि बनारस से

भटनी तक बड़ी लाइन बनाई जाय, लेकिन आज तक कोई सुनवाई नहीं हुई। जब भी हम उसके लिये अनुरोध करते हैं तो कह दिया जाता है कि साधन नहीं हैं। यह लाइन उस क्षेत्र के लिये बहुत आवश्यक है और जरूर बनाई जानी चाहिये।

इसी तरह बनारस एक बहुत बड़ा स्थान है वहाँ पर मद्रास से लोग आते हैं लेकिन कोई ट्रेन धाप ने बनारस से मद्रास के लिये नहीं दी है। इसलिये आवश्यक है कि बनारस से मद्रास तक के लिये धाप ट्रेन दें ताकि वहाँ के लोग आसानी से आ जा सकें। वगैरह इस के काम चलने वाला नहीं है।

बलिया से मुजपुरा, मनियर, सिकन्दरपुर, नावानगर बड़ी बाजार होते हुए बेलचरा रोड तक एक रेल लाइन निकाली जाय तथा एक दूसरी लाइन के द्वारा बेलचरा रोड से नगरा होते हुए रसड़ा से मिला दिया जाय। इस से यातायात की सुविधा हो जायेगी तथा गोविन्दपुर व तुरसीपुर का प्लेट फार्म बनायें व अन्य ट्रेनों को वहाँ पर रोकें। भटनी स्टेशन जो कि एक जंक्शन स्टेशन है वहाँ पर ट्रेनों को नान-प्लेटफार्म पर रोकते हैं, उन को प्लेट-फार्मों पर रोका जाय। एक पुल है भागलपुर का—जो तुरसीपुर और बेलचरा रोड स्टेशन के बीच में है, वह एक साधन है आजमगढ़, बलिया तथा बनारस जाने के लिये, मेरी आंग है कि उस को रेल-कम-रोड पुल बनाया जाय।

अन्त में मैं केवल एक शब्द और कह कर समाप्त करना चाहता हूँ। जब डा० राम सुद्धन सिंह भंडी थे, तब मैं ने एक धादमी के बारे में एक बात उन से कही थी और एक दरजास्त भी दी थी। श्रीमती लक्ष्मी श्रीवास्तव नाम की गोरखपुर रेलवे में एक अध्यापिका हैं, उन के पति श्री लाल बहादुर श्रीवास्तव भी वही पर रेलवे विभाग में पे क्लर्क थे, उन का बच्चा से लखनऊ ट्रांसफर कर दिया गया है। जब वे दोनों स्त्री-मुक्त एक स्थान पर रह सकते हैं, एक ही विभाग में काम करते हैं तो उनका ट्रांसफर

[श्री विश्व नाथ पाण्डेय]

क्यों किया गया। इस लिये मेरी प्रार्थना है कि श्री लाल बहादुर श्रीवास्तव का गोरखपुर ट्रस्ट कर दिया जाय।

Shri G. Kuchelar** (Vellore): Mr. Speaker, I thank you for having given me the opportunity to associate myself on the discussion of the Railway Budget. Many Hon'ble Members of this Sabha described the budget as they mean, but I want to say that this budget is nothing but something like mathematical calculation. I cannot appreciate, Sir, for some want of raising at the receipt side and reducing the expenditure side and thus making the adjustment to show a deficit budget. In fact this deficit budget could have been avoided by the Railways if they would have taken a little care, attention or responsibility in their duties. Because of lack of supervision, carelessness irresponsibility etc., unwanted expenditure have to be borne by the Railway authorities and thereby we have to face the entire difficulties in the budget.

Sir, I may point out a few things as quotations for the carelessness and irresponsibility. Sir, in my State of Madras, specially at North Madras, the railway authorities have arranged now to form a marshalling yard to make the manufactured coaches connecting with the wheels at the junction of Washermanpet and Tondiarpet by acquiring private lands, installing machineries providing lines etc. This has cost more money and expenditure on the Railway by bringing the finished coaches from the Integral Coach Factory at Perambur all along through, Korukkupet line by covering up not less than six miles for merely fixing up the wheels with the finished coaches. This could have been carried out from nearer to the Coach Factory itself where railway department has got many lines and there is no need to cover up the com-

passation amount for acquirement etc. This is over and above the expenditure which cannot be appreciated.

Secondly, Sir, the workshop which was remaining all along at Golden Rock has been shifted to Hubli by removing all machineries, transferring the staff etc. incurring so much of expenditure on the railway authority for no reason or other, as we do not see any reason for such shifting. This is also an extraordinary expenditure by the railways.

To say Sir, as a third example in comparison with these budget proposals, the authorities have taken steps to retrench the staff at Trichy section and to recruit the SSLC candidates for the similar posts or cadre with similar wages by giving three years service. I find, Sir, that there is no need for such a thing, once we retrench the person at one place and then we should recruit person on the other side. I cannot understand the policy of the authority, the very idea why they should make retrenchment and reduce the staff and make recruitment on the other side for the same post. I request the Railway Minister to please look into that and avoid unwanted things.

The Railway authorities are not taking keen attention to implement the constitutional provisions, privileges extended to the members of the Scheduled Castes and Tribes in the Railways and such persons are being abruptly ignored by the Railway authorities though the railway authorities have taken steps to spend money for giving them six weeks' training. So say Sir, they could have avoided such unwanted expenditure for giving training for such of those Members to Udaipur or so. If they are not selected by the authorities, there is no use of sending the persons for training and then to say that they

**The original speech was delivered in Tamil.

are not fit for such jobs. I request the hon'ble Minister concerned to please draw his attention over the matters. Then, Sir, with regard to the travel from Madras to Delhi, I wish to say something. So many of us, Members of Parliament, travel from Madras to Delhi and Delhi to Madras. We are the recipients of unwanted difficulties. We are considered as first-class passengers. We are faced with unwanted difficulties and problems. We have so many difficulties to encounter. We have to inhale so much of dust and dirt in the train that, I think, if we travel two or three times like this from Madras to Delhi, we will get a'l unwanted diseases, being forced to inhale so much of dust and dirt containing germs.

There is the facility of paying one-third of the fare and travelling in the air-conditioned first class coach. Hon'ble Members have not been given this facility. I wish to request the hon. Minister to consider this aspect and extend this facility to Members also. When we, who are considered to be first-class passengers face so many difficulties, you can easily imagine the difficulties of the third-class passengers. I also request you, Sir, to please do provide some more bogies with the fast passenger from Trichy to Renigunta via Villupuram, since the public are thrown on the platform every day for want of bogies. I also request to provide new construction of lines from Chidambaram to Trichy via Perambalur and a line from Ariyalam to Salem. I would also request the hon'ble Minister for Railways to look into the very condition of Katpadi Railway Junction where the very old godowns are being utilised as Railway Stations and it is lying without any improvement. I request that the Minister should take some improvements to remodel the station to suit the convenience of the public.

In conclusion, Sir, I want to express my regret in connection with the increase of fare by the railway

authorities. To say, Sir, the railway transport which was considered as a common man transport now has turned into a transport equivalent to a richer one. Sir, it can compete any ordinary transport both by way of carrying passengers as also goods. Comparing to the road transports whatever they pay for the lorry services, the Railway transport seems to be more higher and more delayed. I, therefore, request that proper action can be taken to rectify such things and reduce the rates at least up to 50 kms. and earn more money and let the transport be used for common purposes. I also request you, Sir, that there should not be any increase in fare for II Class ordinary passengers upto 50 kms, as such increase will certainly not give us any source of income, but it will affect the entire source of the income of the railway. As I said before the road traffic will take off such incomes of the railways. The increase of platform tickets is absolutely not correct and it should be deleted. Lease rents for the advertisements could be raised and charges for lockers instead of 50 nP. it can be raised to Re. 1.

I finally request the authorities to please go into the matters in detail and see that proper supervision, attention and care is paid by the staff as well as by the supervising authorities on the Railways. I thank you for giving me this opportunity to take part on this budget.

17.40 hrs.

IMPORT OF RUBBER*

Shri K. M. Abraham (Kottayam): Mr. Speaker, Sir, today at this time when I am initiating this discussion the small rubber growers of Kerala are conducting a satyagraha before the Raj Bhavan Trivandrum, Kerala. This is intended for pressing upon the Central Government the urgency of the matter, to redress the grievances, to stop the import