

Shri N. Dandekar: Not moved.

Mr. Deputy-Speaker: The question is:

"That clause 6 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 6 was added to the Bill.

Clause 7 was added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

Shri T. T. Krishnamachari: Sir, I beg to move:

"That the Bill, as amended, be passed."

Mr. Deputy-Speaker: The question is:

"That the Bill, as amended, be passed".

The motion was adopted.

14.50 hrs.

RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION

Mr. Deputy-Speaker: The House will now proceed with general discussion of the Railway Budget for 1965-66.

Shri Himmatsinhji (Kutch): Mr. Deputy-Speaker, confusion and complacency have been the order of the day as far as this Government is concerned, and I do not think I can make an exception of the Railway Ministry either.

In their report recently published, the Indian Railways claim that it is for the first time since 1939-40 that the capacity of rail transport in 1963-64 was in excess of consumer demand. It is true that in both passenger traffic and freight traffic, there was a substantial increase in capacity during the last year in comparison with the previous years, but this contention of increased capacity as such on the railways is far from the truth. In addition to this, the attitude of the Plan-

ning Commission and assumption based on the plea that the coming Five Year Plan will start with a comparatively comfortable situation in respect of transport, as reported in the *Economic Times* of 16-2-65 are quite baseless.

The present transportation capacity of the country is definitely short of demands which are ever-increasing. Even if the railways reach their first full target of 245 million tonnes as envisaged in the Third Five Year Plan, the prospect of not meeting the large amount of the remaining traffic offering estimated at between 52 and 100 million tonnes, remains as a very real threat. In this way, we are in an unhappy predicament of there being a considerable gap between available transport capacity and demand for it. Hence any claim of superfluity in the haulage capacity of the main means of transport in the country sounds utterly ridiculous.

The repeated criticism and complaint of inadequacies and bottlenecks is hardly a story of the past. Complaints of shortages in allotments of wagons have been made from time to time in all corners of the country.

The railways claim that there is enough capacity in the important sectors such as coal, but if we ever compare realities with the claims made, the actual position is to the contrary. For instance, coal loading in Bihar and West Bengal is suffering a very acute shortage of transport....

Shri A. P. Sharma (Buxar): which period?

Shri Himmatsinhji: I am talking of just now. He will please hear what I have to say.

There is a shortage of 600 wagons on a daily average. This is the demand. It is reported that merely $\frac{1}{3}$ ths of the wagons allotted are being supplied (*Financial Express* dated 17-2-1965). Stocks at pitheads have accumulated as inevitable result of the shortages of haulage. In some collieries of West Bengal, the situation has gone from

[Shri Himmatsinhji]

bad to worse. As a result, in some sectors closure is being contemplated and retrenchment of labour is even under serious consideration. I do not mean to say that only the coal industry is affected by rail transport inadequacy. The textile industry of Bombay is also affected. This was also reported in the *Financial Express* of 17-2-65.

श्री हुकम चन्द कछवाय (देवास) :

उपाध्यक्ष महोदय, मेरा एक व्यवस्था का सवाल है। इस समय जब कि रेलवे बजट पर बहस हो रही है यह दुःख की बात है कि हाउस में कोरम नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : रेलवे मिनिस्टर मौजूद तो हैं।

श्री हुकम चन्द कछवाय : अध्यक्ष महोदय ने कल भी कहा था और उन्होंने निर्णय दिया था कि कैबिनेट मिनिस्टर होना चाहिए। इस समय कोई भी कैबिनेट मिनिस्टर नहीं है। यह कोरम न रहने की हमेशा की दिक्कत है और अगर अभी कोरम न बने तो हाउस को एक घंटे के लिए स्थगित कर दिया जाना चाहिए।

Shri Ranga (Chittoor): This Minister is in charge of it.

The Minister of States in the Ministry of Railways (Dr. Ram Subhag Singh): The Minister will be here in a minute or two.

Mr. Deputy-Speaker: The bell is being rung—Now there is quorum. He may proceed.

Shri Himmatsinhji: It was talking about the shortage of haulage capacity for textile goods. Bales of cloth tendered for booking for Raxaul and Jayanagar in the first week of December could not be despatched till as late as the last week of January from Wadi Bunder.

There is no gainsaying the fact that history is repeating itself. Similar claims of capacity were made about our railways during the middle of the second plan. On 18 February 1959 the hon. Railway Minister referred to the capacity in hand for moving additional traffic, while introducing the Railway Budget, especially in the Amritsar sector. Members of the Railway Board sought to further curtail road transport on the strength of this assessment. As the second plan progressed, industries started to be seriously affected by one of the severest shortages of transport in the economic history of our country. Overall production was threatened by the onset of the coal crisis. This brought about a setback in achievements of the plan over a wide field. All this was, no doubt, the result of shortage of means of transportation.

Surplus capacity of railways in 1959 was estimated at 2½ million tonnes, but by 1961 the overall shortage of capacity was as high as 12 million tonnes. Superfluity of traffic in isolated pockets on our railways could by no means be taken as an index of superfluity in the whole of the transportation network of India.

Events in the current Plan are fast moving in the same direction they did in the last Plan. In view of the fact that our railways are buckling under the pressures generated in the course of the current Plan and that too at a stage when claims are made by them of having already approximated to their Third Plan target, the need for developing our road transport has become ever more urgent. But various restraints put on road transport stifle this development. Chief among these is the distance restrictions which are still sought to be imposed. There is hardly any need to remind this House that a distance limit of 300 miles was recommended to the States at the instance of the Railways in 1958 through

a circular sent by the Government of India. A stipulation was made to the effect that distance restrictions in areas served by the Railways should be considered *ultra-vires* during the passage of the Motor Vehicles Amendment Bill in 1956. Shri Lal Bahadur Shastri in his capacity then as Minister for Railways and Transport had himself assured on November 28, 1956 in his speech in this House that "mileage restrictions for grant of public carrier permits" would be removed. It is most surprising that Railways should suffer from an unnecessary and unfounded fear of competition from road transport.

15 hrs.

In our country when there is a huge demand for further development in all directions there is no reason for fear on the part of the Railway Ministry from any modes of transport, be it water, road or air. I see no reason why all modes of transport, be they rail, water, road or air, should have any difficulty in developing. The unduly harsh and heavy burden of taxation imposed on road transport and its accessories has greatly handicapped its growth. Nowadays greater importance is given by other countries to road transport. If we look at some figures from other parts of the world, we will see that the percentage share of the Railways in total inland freights has declined to a great extent in a period of 5 years upto 1961—in Belgium from 38 per cent to 32 per cent., in Italy from 31 per cent. to 27 per cent., in the U.K. from 51 per cent to 39 per cent and in West Germany from 50 per cent to 42 per cent.

It is a fact that by and large road transport is faster, more economical and efficient. I would like to quote what Mr. F. C. Bodhwar, former Chief Commissioner of Railways said—"A modern roadway can pass three times or more the tonnage of traffic that a railway can handle due mainly to the latter's handicap of not being permitted to admit more than one train at a time on a block section". By arguing this matter in this way, I do not want to make a case for road transport and against the Railways, for this question

does not arise at the present time and even for a long time to come in this country. I do not mind repeating that I have no doubt that the railway system is going to play a major role in the development of India even if full scope is given to other means of transport. As I stated, so many demands are being made from industry, agriculture and other aspects of our developing economy. So there is no need for any fear of competition from any side.

If we look at what is happening in a country like Japan, I particularly mention Japan because there they have developed a new railway. I was reading only the other day the following in U.S. News and World Report of 25th January 1965:

The world's fastest passenger-train service, with top speeds of 125 miles an hour and higher, now is a reality in Japan.

It further goes on—

The 960-foot-long trains, each with two first-class and 10 second-class cars, seat about 980 passengers.

This is the way the countries are developing their railways and there is no reason why our country also cannot develop such things. If I may read out one more passage about the economics of these Railways, it says:

Executives of the Japan National Railways anticipate a profit by the end of 1965, when the 14 super-expresses and 15 limited expresses now in use will have been nearly doubled in number.

The fastest trains have been averaging 88 per cent of passenger capacity, and the limited expresses 63 per cent. Considering the Japanese addiction to tourism and this country's steadily expanding economy, JNR executives believe load factors will stay high enough to make the line profitable.

Airlines already are feeling the competition from the new line. All Nippon Airways reported a drop of 10 per cent in passengers carried between Osaka and Tokyo

during October, compared with September. Air traffic between Tokyo and Nagoya in October, normally a busy month fell 39 per cent.

When the rail line was authorized, there was some criticism that rail travel was outmoded by intercity trucking and air routes. The high-speed trains have disproved that argument. A medium-sized jet can fly only about 125 persons between Tokyo and Osaka, whereas each passenger train can carry more than seven times that many. Travel time is about the same, if time spent going to and from airports is included.

What I am saying is, if other countries are spending a lot of money for developing speedier aeroplanes and other means of travel, why cannot we spend some more money on modernising the railways here.

More attention, as far as laying of new lines is concerned, should be paid to areas which are undeveloped and are economically backward. In this context I must congratulate the honourable Minister for Railways for having started the work on the Kandla-Zund-Viramgam broad-gauge line, the earth work of which is progressing at a good pace. I hope the work on this line will be speeded up still further and the construction of the bridge taken in hand expeditiously. As the honourable Minister for Railways knows the importance of this line very well, I hope no time will be lost in building the bridge and completing the entire line as quickly as possible.

There are many places in India which need development of transport facilities. The essential thing to be done is to develop the areas first. Kutch still needs development and also some more railway lines. Sir, I have been mentioning again and again in this House that there should be a line from Kandla to Mandvi via Mundra. This is a very thickly populated area. Unfortunately, this plea

has arisen from the fact that Kutch now forms a part of Rajkot Division of Gujarat State. Therefore it is bracketted with Saurashtra Division as far as this matter goes. If I may read out some figures which I have been able to collect, I will prove my point that Kutch still remains undeveloped because in the preparation times many States in Saurashtra had lines which Kutch lacked to a very large extent. The route-mileage of Saurashtra Railway in 1949-50 was 1,342. It rose in 1962 to 1402.64, whereas the route mileage of Kutch Railway in 1949-50 was only 72. That too was a narrow gauge line, which used to go up to the port of Kandla which is now being developed. In 1962, the railway route mileage in the Kutch District of Rajkot Division of Gujarat State was 124.50. This is because of the metre gauge line from Gandhidam to Bhavnagar.

There are industries coming up there. Prospecting for minerals is also in progress, and they have found very large and very good deposits of bauxite near Mandvi which will give a fillip to the mining of important minerals, and that is why I am insisting on this every time I speak on this subject.

Apart from that, passenger traffic is there too. I do not think I have to tell the hon. Railway Minister about this because he is in close contact with the people from Kutch who live in Bombay, who have their business in Bombay. They come and go in large numbers, particularly from the area of Mandvi, Mundra and Western Kutch. They have been waiting for this line from before independence. I would therefore request him to see to it that some start is made in this direction.

I was talking about having lines in different parts of the country because India is a very large country. I dare say that if for only one corner of it I ask for new railways and ignore the rest, it will not be right. Therefore, I would suggest that Rayalaseema is also another backward part. (Laughter)

I am glad I have been able to satisfy my hon. colleagues. This is a very backward area. About 30—35 years back the laying of a railway line from Nandial to Madanapalli via Cuddapali and Rayachoti was investigated and railway cess collections were also made. There is no reason why ever in this area development should not take place.

Talking about new lines, I am reminded also of the hardships that are caused to the passengers, particularly third class passengers, on the existing lines. Last time when I was talking on the Railway Demands I said that passengers were herded into compartments at a greater density than even animals. In a wagon, as far as I know, about six buffaloes are allowed to be herded, whereas if one sees the way in which passengers in the third class crowd into trains, it is something which really needs looking to, and I hope the hon. Minister will pay attention to it.

Facilities are there for people who live in urban areas, for office-going clerks, staff etc., for the industrial labour and others who live in cities, but the rural labour is absolutely neglected. During the crop seasons in the countryside rural labour has to travel from its place to places where it has employment or work. It is my suggestion that some study should be made of this problem, because, as I said earlier, India is a vast country and conditions vary from place to place; and that is in anything that we do a thorough study is first required. So, I urge upon the Minister to see that the needs of this agricultural labour are also catered for.

Then, I would like to talk about catering also, which is a much-discussed subject. I have no doubt that the hon. Railway Minister is a gourmet, and if he would sometimes taste the food, he would know what it is like.

Travelling also from remote places—I was talking about the Gandhidam-Palanpur section—is really a great hardship. If one leaves Delhi in the evening, one reaches Palanpur at about

5.15 or 5.20 the next day, and then one has to wait for 5½ or 6 hours till about 11.30 or 12 in the night before one can get the train for Gandhidam, which reaches Gandhidam at 9 O'clock. If one has to go to Bhuj, that takes another two or three hours. This wait at Palanpur is really a great inconvenience to people who travel. I am sure if a faster train is introduced on this line, it will benefit the passengers a lot. They may have a slower train, but a second one, a faster one connecting the mail trains from here is a great necessity.

I have more things to say, but since my time is up, I will stop with this.

श्री भागवत झा आजाद : (भागलपुर) :
उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा पेश किये गये रेल बजट का स्वागत करता हूँ और मेरा यह स्वागत औपचारिक नहीं है बल्कि उन्होंने जो आंकड़े सदन के सम्मुख रखे हैं, उन पर आधारित है। मेरी यह राय है कि बजट एक सन्तुलित बजट है। अपने बजट भाषण में रेल मंत्री महोदय ने रेलों द्वारा की गई चतुर्मुखी प्रगति पर प्रकाश डाला है। आप्रेशनल एफिशेंसी अर्थात् संचालन कुशलता का उल्लेख किया गया है, कार्यक्षमता में वृद्धि हुई है, बैंगल के प्रयोग में वृद्धि हुई है, डीजल और बिजली का कर्षण ये दो मुख्य लक्ष्य रखे गये हैं। माल गाड़ियों एवं यात्री गाड़ियों की संख्या में भी वृद्धि हुई है। ये सब जो आंकड़े हैं इनको देखने के बाद यह मालूम पड़ता है कि इस बार जो बजट पेश किया गया है वह एक सन्तुलित बजट है और जो प्रगतियाँ दिखाई गई हैं उनको देख कर हम कह सकते हैं कि माननीय रेल मंत्री महोदय हमारे धन्यवाद के पात्र हैं।

संचालन कुशलता के बहुत से कारण दिये गये हैं। सब से पहला कारण तो यह है कि इस मंत्रालय में दो मंत्री, यानी रेल मंत्री श्री पाटिल तथा राज्य मंत्री डा० राम सुभग सिंह दोनों ही बेट में काफी भारी हैं। बेट से मेरा अभिप्राय शक्ति से है। पावर में भी

[श्री भगवत झा आजाद]

श्रीर फिजिकल हेल्थ में भी । आज आवश्यकता इस बात की है कि ऐसे मंत्री हों जो आज की लालफीताशाही से बाहर निकल कर काम कर सकें और काम करवा सकें । इनको धन्यवाद मैं इस उम्मीद पर दे रहा हूँ कि यद्यपि ये इतने बड़े साम्राज्य के सम्राट तो नहीं हैं लेकिन इसको चलाने वाले अवश्य हैं ।

रेलवे एक बहुत बड़ी एम्पायर है, एक बहुत बड़ा साम्राज्य है जिस पर कोई सम्राट तो नहीं है लेकिन जहाँ पर जनता के चुने हुए प्रतिनिधि हैं जो सारे देश में फैले हुए उन बारह लाख कर्मचारियों से काम करा सकते हैं, श्रीर मेरा विश्वास है कि यह काम कराने में वे समर्थ होंगे । संचालन कुशलता हमारी पहली आवश्यकता है और मेरे विश्वास का आधार यह है कि यह दो मंत्री इस काम को करा पायेंगे ।

एक माननीय सदस्य : किराया बढ़ा कर थोड़ा सा कलंक लगा दिया है ।

श्री भगवत झा आजाद : माननीय सदस्य ने कहा कि थोड़ा सा कलंक लगाया है । तो थोड़ा कलंक तो चांद में भी है । इसलिये थोड़े से कलंक की कोई बात नहीं है ।

मैं आपसे कहूँगा कि रेलवे मंत्री ने बजट को पेश करते हुए जो बहुत सी बातें कही हैं उनमें दो मुख्य लक्ष्य बतलाये हैं । एक तो दोहरी लाइन करना और दूसरा बिजलीकरण । वे डीजल और बिजलीकरण एंजिनों में लाकर रेल गाड़ियों की रफ्तार तेज करेंगे और उनमें और अधिक कुशलता लायेंगे । मैं समझता हूँ कि इस सम्बन्ध में यह जानने की आवश्यकता है कि हमारी स्थिति क्या है । आज हमारे पास 11 हजार लोकोमोटिव हैं, जिन में से 9,000 अभी काम के लायक हैं । इन में से 1400 पचास वर्ष से अधिक पुराने हो चुके हैं । सम्भवतः वे जाने लायक हैं । इन में से 600 एंजिनों की उम्र बीस से चालीस वर्ष

तक पार कर चुकी है और उनका जीवन अभी शेष है । मेरे कहने का अर्थ यह है कि जो 11 हजार लोकोमोटिव हैं उन में रेलवे ने अपने सामने जो लक्ष्य रखा है डीजल और बिजलीकरण करने का उसका अधिक से अधिक लाइनों पर प्रयोग किया जाये । इस बात को ध्यान में रखते हुए मैं उनका समर्थन करता हूँ लेकिन साथ साथ मैं यह भी चाहता हूँ कि यह न हो कि हमारे देश में विदेशों से 10, 10 लाख के एंजिन और ज्यादा मंगाये जायें । उनका उत्पादन देश में ही हो । यह प्रसन्नता की बात है कि आज वाराणसी में यह काम प्रारम्भ कर दिया गया है । इसलिये मेरा सुझाव यह होगा कि जहाँ एक तरफ आप डिजिल तथा बिजलीकरण का एंजिनों में अधिक से अधिक प्रयोग करें और देश को एक सुन्दर रेलवे व्यवस्था दें वहाँ साथ ही साथ आप इस बात पर भी जोर दें कि इंजिन अपने देश में बनाये जायें और इसके लिये आप पांच से दस वर्ष तक इन लोकोमोटिव्स को अभी चलायें । इंटीगरल कोच फैक्ट्री और चितरंजन में हमारे कर्मचारियों ने, हमारे प्रशिक्षित कर्मचारियों ने और सरकारी अफसरों ने जो अपनी योग्यता का प्रमाण दिया है उस के बल पर मैं विश्वासपूर्वक कह सकता हूँ कि हम निस्सन्देह यह कार्य अपने देश में कर सकते हैं । साथ ही साथ हम इन इंजिनों का निर्यात भी कर सकते हैं । आज उनकी मांग दक्षिण पूर्व एशिया में है । हां यह बात सोचने की है कि जापान में जिन एंजिनों का निर्माण होता है उन के दाम से इन एंजिनों का दाम कम होता है या नहीं । इसके लिये हमारे देश के इन कुशल कारीगरों को, हमारे कुशल अफसरों को उनसे होड़ लगानी होगी और मेरा विश्वास है कि वे इस कार्य में सफल होंगे । अस्तु, जहाँ मैं इस बात का स्वागत करता हूँ वहाँ साथ ही साथ यह सुझाव देता हूँ कि इन एंजिनों को आप दस पांच वर्ष तक लाइनों पर रख कर उनका निर्माण अपने देश में करें ।

दूसरा प्रमुख उद्देश्य जो रेलवे मन्त्री जी ने रक्खा है वह है दोहरी लाइनों का बिछाना। मैं जानता हूँ कि इंग्लैण्ड, फ्रांस और कनाडा ऐसे देशों से हमारे देश में दोहरी लाइनें बहुत कम हैं, लेकिन अमरीका और जापान की तुलना में हमारे यहां दोहरी रेलवे लाइनें अधिक हैं। मगर इन दोहरी लाइनों के अधिक होने के बावजूद भी आज अमरीका और जापान में रेलवे की सर्विस अधिक अच्छी है और अधिक सुचारु रूप से चलाई जाती है। जापान और अमरीका में जहां दोहरी रेलवे लाइनों की कमी है, जब मैं गया तो अधिक देखने का अवसर तो नहीं मिला क्योंकि अमरीका का यातायात शायद हवाई जहाज का है, गाड़ियों का नहीं है, लेकिन फिर भी मुझे देखने का जो कुछ अवसर मिला उसके बल पर मैं कह सकता हूँ कि दोहरी लाइनें वहां कम हैं फिर भी वहां की सर्विसेज रेलों के बिजलीकरण के कारण अधिक उपयोगी हैं, अधिक अच्छी सर्विस वह देती हैं। इसलिये आवश्यकता है कि हम इन दोहरी लाइनों के सम्बन्ध में विचार करें। मैं रेलवे मन्त्री जी से यह कहूँगा कि इसकी प्रगति पर जोर देते हुए कि आज दोहरी लाइनों को बिछाया जाये क्योंकि अपनी रेलवे को, जिसमें हमने 3 हजार करोड़ रुपये की लागत लगाई है और जिसमें हमारे 12 लाख 70 हजार के लगभग कर्मचारी काम करते हैं, उनको अधिक से अधिक उपयोगी बनाने के लिये दोहरी लाइनों की आवश्यकता है। आपने जो लक्ष्य तृतीय पंचवर्षीय योजना में रक्खा था, जिसको आपने पूरा किया, और आपने अपनी बजट स्पीच में कहा है कि हम अन्तिम वर्ष में इसे पूरा कर सकेंगे, उसको ध्यान में रखते हुए मैं आप से उम्मीद करता हूँ कि चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में भी आप इन दोहरी लाइनों को बिछाने का कार्य अधिक अच्छे रूप में कर सकेंगे। इस सम्बन्ध में मैं उदाहरण के रूप में, जैसा कि हमारे मित्र ने अभी भाषण प्रारम्भ करते हुए कहा कि यह आवश्यक है कि जो आज तक अवि-

सित क्षेत्र हैं उनमें दोहरी लाइनें से जाने का काम सरकार अधिक करे, आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि क्यूल से जो लूप लाइन भागलपुर होते हुए सियालदा जाती है, ऐसा लगता है कि रेलवे अधिकारियों का विमाता जैसा व्यवहार उस क्षेत्र के प्रति है। एक अपर इंडिया गाड़ी, जो अपर इंडिया कहलाती है एक्सप्रेस लाइन, लेकिन वास्तव में है पैसेन्जर वह क्यूल से भागलपुर होते हुए सियालदा तक जाती है। उसे दोहरी लाइन बनाई जाये। क्या जुर्म किया है इस क्षेत्र ने जो आपने इस की ओर देखा नहीं। क्यों नहीं वहां पर दोहरी लाइन बिछाई जाये। आपके अधिकारी कहेंगे, माननीय रेलवे मन्त्री के पास प्रतिवेदन भेज देंगे, कि यहां ट्रैफिक नहीं है, तो मैं आपको और आपके इन कर्मचारियों को बतलाऊँ कि आपने ऐसी लाइनें खोली हैं जहां आपके अनुसन्धान के बाद ट्रैफिक नहीं था, लेकिन लाइन खोलने के बाद वहां वाफ मात्रा में ट्रैफिक आ गया। अभी माननीय राज्य मन्त्री भागलपुर गये थे और उनके सामने स्पष्ट रूप में यह कहा गया कि क्यूल से भागलपुर होते हुए जो सियालदा लाइन जाती है उसमें दोहरी लाइन बनाई जाये यह अत्यन्त आवश्यक है।

इसके बाद मैं कहना चाहता हूँ कि आज रेलवे प्रगति और प्रशस्ति की सूचक बन गई है। जिस अंचल में कोई उद्योग नहीं, जिस अंचल में कोई नई सिंचाई योजना नहीं हुई जहां कोई बात नहीं हुई वहां पर जाने वाली रेलगाड़ी के एंजिन से उड़ा हुआ धुआं या चलने वाली पुरानी गाड़ी के पुराने या नये डब्बे हिन्दुस्तान की आजादी के प्रतीक बन गये हैं। हजारों मीलों में पहाड़ों, जंगलों, पत्थरों, ऊसरों और बीरानों में काम करने वाले रेलवे कर्मचारी सभ्यता आशा और अरमानों के प्रतीक माने जाते हैं। इसलिये यह आवश्यक है कि रेलवे विभाग इस देश में अधिक से अधिक नई रेलवे लाइनें बिछाये। आज दुनिया भर के उद्योग वहां पर जा नहीं सकते क्योंकि इसके लिये चाहिये रा मँटी-

[श्री भागवत झाभाजाद]

रियल लेकिन आप अपने देश में यातायात की सुविधायें प्रदान करने के लिये नई लाइनों बिछा सकते हैं। प्रसन्नता की बात है कि हमारे रेलवे मन्त्री ने इस ओर भी ध्यान दिया है। उन्होंने कहा है कि चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में नई लाइनें बिछाई जायेंगी। जैसे मेरे माननीय मित्र ने वाद विवाद प्रारम्भ करते हुए कही रायल सीमा की बात, जैसे मेरे माननीय मित्र श्री हिम्मत सिंह जी ने बहुत जोर से इसका समर्थन किया कि ग्रबिकसित क्षेत्रों में रेलवे हों, वैसे ही मैं कहूंगा कि ऐसे क्षेत्र हैं हर जगह पर। मैं सिर्फ अपने क्षेत्र की बात नहीं करता, बिहार राज्य में ऐसा जिला प्रमुख कार्यालय है दुमका जहां पर आज तक रेल लाइन नहीं। क्या माननीय पाटिल साहब के लिये यह चुनौती नहीं है कि आज भी इस राज्य में ऐसे जिला हेड क्वार्टर हैं जहां पर कि रेल लाइन नहीं। इसलिये मैं सुझाव दूंगा कि वह भागलपुर, बीसी मदारहित, रेलवे लाइन को आगे बढ़ा दें और उसे दुमका से मिला दें ताकि बिहार के 8 जिलों में से एक जिले का जो मुख्य कार्यालय है उसको मुख्य लाइन से मिला दिया जाये। वह कौनसी जगह है? सन्थाल परगना जिस जिले के अधिकांश रहने वाले आदिवासी हैं, वह लोग कहेंगे कि चूकि हम आदिवासी हैं, चूकि उन को आवाज लोकसभा में नहीं पहुंचती, वह कहेंगे हम गुन्ने हैं चूकि कि चूकि हम बोल नहीं सकते हैं, चूकि हमारे जिले का नाम सन्थाल परगना है, इसलिये हमारा मुख्य कार्यालय आज भी रेलवे लाइन से नहीं जुड़ा। इसलिये मैं यह सुझाव दूंगा कि जहां आप अपने सामने एक नया आदर्श रख रहे हैं नई लाइनें बिछाने का वहां भागलपुर मदारहित लाइन को आगे बढ़ा दें और उसको पीर पैती से जोड़ दें। आप विश्वास मानिये कि आप के एक्सपर्ट्स इस प्रश्न के बारे में कहेंगे कि यहां नई रेल लाइन ठीक नहीं होगी, लेकिन आज एक्सपर्ट्स और नोट बाइज मैन, वह मूर्ख भी हुआ

करते हैं। और सब लेमन गधे नहीं होते हैं वे बुद्धिमान भी होते हैं, इसलिये आप ले मैन की बात मानिये, अपने एक्सपर्ट्स की बात न मान कर, लालफीता शाही को तोड़ कर इस बात पर निर्णय लीजिये। जब मैंने इस बारे में पहले कहा था तो उस समय श्री लाल बहादुर शास्त्री ने कहा था इस सदन में कि मैं रेलवे बोर्ड को आदेश देता हूँ कि पीर पैती हंसडीहा दुमका लाइन का वह अन्वेषण करायें। उन्होंने यह आदेश दिया था। मैं आप से कहता हूँ कि कैसी लाइन को दुमका तक बढ़ाने पर विचार किया जाये।

15.29 hrs.

(SHRI THIRUMALA RAO in the Chair)

प्रसन्नता की बात है कि आज आप नई लाइनों पर जोर दे रहे हैं। इसलिये मेरा निवेदन है कि अगर आप लाइनों को बढ़ायें तो आप रेवेन्यू पायेंगे। आप कहेंगे कि वैसी लाइन में काफी रेवेन्यू नहीं मिलता। लेकिन इसका दोषी कौन है। दोष आप का है। इस लिये कि आपने पुनसिया पर अच्छा स्टेशन नहीं बनाया। आप हर मुसाफिर से कहते हैं कि जाओ बिना टिकट। मैं कहता हूँ कि सबसे बड़े दोष हमारे धर्मचार हैं, अधिचार हैं जिन्होंने वैसे लाइन बनाया लेकिन कहीं स्टेशन नहीं बनाया, कहीं टिकट जांचने का उपाय नहीं किया। क्यों इसकी ओर ध्यान नहीं दिया गया। श्री स्वर्ण सिंह ने मंजूर किया था लेकिन एक वर्ष होने के बाद भी आज तक मंशा में कंट्रैक्टर बहाल नहीं हुआ। तीन कंट्रैक्टर्स में भार होती है, कोई घूस नहीं दे पाता है। मुझे दुःख होता है यह कहते हुए लेकिन इसका क्या जवाब है कि एक वर्ष के बाद भी कंट्रैक्टर बहाल नहीं हुआ जिसको स्वर्ण सिंह जी ने मान लिया था। इस लिये कि चांदी का मार पड़ती है। इसलिए कि हर जगह चांदी की मार पड़ती है। मैं पाटिल साहब से निवेदन करूंगा कि वह इस तरह की बातों की जांच करने का प्रबन्ध कर दें और देखें कि इस तरह की बातें न होने पावें। मेरा

निवेदन है कि इस बात पर विचार किया जाना चाहिए ।

इसी सम्बन्ध में, जहां ये बातें चल रही हैं नई लाइनों के बारे में, मैं कहूंगा आज रेलवे का सबसे बड़ा प्रतिद्वन्द्वी सड़क है क्योंकि अगर आज कोई प्रादमी अपने माल को सही सलामत और जल्दी कहीं भेजना चाहता है तो वह रोड की शरण लेता है क्योंकि अगर मैं कलकत्ते से भागलपुर के लिए दो दरजन दवा की बोतलें रेल द्वारा मंगाऊं तो उन में से एक दरजन तो फूटी मिलेगी और एक दरजन गायब मिलेगी और उसके बाद क्लेम देने का काम आपके कर्मचारियों के हाथ में है । आज रेलवे 5 करोड़ का क्लेम देती है । आप धमा करेंगे यदि मैं कहूं कि इस मामले में आपके कर्मचारियों का भी हाथ है । यह ठीक है कि व्यापारी भी उनको बढ़ावा देते हैं । व्यापारी कहते हैं कि हमको बैगन नहीं मिलते, हमें प्रासानी से डब्बे नहीं मिलते इसलिये हम भूस देते हैं । रेलवे अधिकारी कहते हैं कि ये कम्बकट व्यापारी हमारे कर्मचारियों को धाकर लालच दिखाते हैं इसलिए हमारे कर्मचारी ऐसा काम करते हैं । चाहे दोष किसी को दिया जाए, लेकिन हम देखने वाले यह देखते हैं कि जैसे व्यापारी हैं वैसे ही आपके कर्मचारी भी हैं ।

मेरा निवेदन यह है कि यदि आपके सड़कों की प्रतिद्वन्द्विता में ठहरना है और आगे बढ़ना है तो आप अपनी गाड़ियों की रफ्तार को बढ़ाइये दूसरे आप गाड़ियों के आने के समय की पाबन्दी कीजिए । आज रेलगाड़ियों के आने के समय की पाबन्दी बहुत कम है । जब शिकायत की जाती है तो बड़े बड़े अफसर दौड़ते हैं, बड़ी बड़ी फाइलें बनती हैं और रेलवे के लिए बड़े बड़े मकान बनते हैं, लेकिन जिस जनता से आप पैसा लेते हैं जब उसकी सुख सुविधा का सवाल आता है तो अफसर तो दौड़ते हैं, उनके टी० ए० बनते हैं और उनकी रफ्तार बढ़ जाती है, लेकिन गाड़ी की रफ्तार तेज नहीं होती, गाड़ियों के आने के समय

की पाबन्दी नहीं बढ़ती । मेरा निवेदन है कि अगर आपको सड़कों के कम्पटीशन में ठहरना है तो गाड़ियों की रफ्तार को तेज कीजिए, समय की पाबन्दी कीजिए और अगर हो सके तो माल की होम डिलीवरी का प्रबन्ध कीजिए । और उसी के साथ कोशिश कीजिए कि जो लोग अपना सामान भेजते हैं उसका नुकसान न होने पावे । अगर आप यह सब कर पाएंगे, तो मुझे विश्वास है कि आप इस सड़क की प्रतिद्वन्द्विता में ठहर सकेंगे और आगे बढ़ सकेंगे और इससे आपका रेवेन्यू भी ज्यादा हो जायगा ।

इस के बाद मैं दुर्घटनाओं के बारे में प्रकाश डालना चाहता हूं । यह प्रसन्नता की बात है जैसा कि माननीय पाटिल साहब ने कहा है, कि रेलों में दुर्घटनाएं कम होती हैं । लेकिन दुर्घटना बहुत प्रकार की हैं । मैं आपके आगे रेलों के पटरी से उतरने की दुर्घटना के बारे में निवेदन करना चाहता हूं । इस सम्बन्ध में मैं आपके सामने कुछ आंकड़े रखना चाहता हूं । अंग्रेजी राज में जब कि हमारे पास आज से रेल गाड़ियां कम थीं, यानी जब कि हमारे यहां कुल 3500 रेल गाड़ियां चलती थीं, उस समय तीन मील पर एक गैंगमैन रहता था । आज इस देश में दस हजार रेलगाड़ियां रोज चलती हैं तो गैंग की दूरी तीन मील से बढ़ा कर चार मील कर दी गयी है । अंग्रेजी राज में जहां एक गाड़ी एक घंटे के अन्तर से आती थी, अब यह अन्तर बीस या 25 मिनट हो गया है । लेकिन इतना होते हुए भी गैंग की लम्बाई तीन मील से कम करने की बजाए उसे बढ़ा कर चार मील कर दिया गया है । इस कारण रेल पटरियों से अधिक उतरती हैं ।

श्री सिंहासन सिंह (गोरखपुर) : इकानमी ।

श्री भागवत झा आजाद : इस मामले में इकानमी की जाती है और दूसरे मामलों में जब इकानमी की बात कही जाती है तो पारकिन्सन्स वा प्रा जाता है । मैं पाटिल साहब से निवेदन करूंगा कि यदि वह चाहते हैं कि

[श्री भागवत झा आजाद]

गाड़ियों का पटरियों से उतरना कम हो तो उनको गैंग की लम्बाई कम करनी चाहिए ताकि पटरी को देखने वाले ज्यादा हों और उसका उचित रूप से प्रबन्ध कर सकें।

इसी सम्बन्ध में मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। आज से कुछ समय पहले एस्टीमेट कमेटी ने—जिसका मैं आज सदस्य हूँ लेकिन उस समय नहीं था—यह सिफारिश की थी रेलवे ने स्पेयर पार्ट अपने पास रखने में काफी रुपया लगा रखा है, ऐसा न होना चाहिए। अगर मैं उस समय एस्टीमेट कमेटी का सदस्य होता तो कभी इस प्रकार की सिफारिश की राय न देता। इसका कारण यह है कि मैं समझता हूँ कि रेलवे को अपने पास कुछ न कुछ स्पेयर पार्ट अवश्य रखने चाहिए ताकि जो डब्बे या इंजिन क्षतिग्रस्त हो कर आते हैं उनकी तुरत मरम्मत करके उनको सरविस के योग्य बनाया जा सके।

मैं अपने यहां की रेलों की ब्रिटेन से तुलना करना चाहता हूँ। ब्रिटेन में जहां 18,500 लोकोमोटिव हैं वहां हमारे यहां 11,000 लोकोमोटिव हैं। ब्रिटेन में जहां बेगन लगभग दस लाख हैं वहां हमारे यहां सिर्फ तीन लाख हैं। जहां ब्रिटेन में सवारी गाड़ियां 40,000 हैं वहां हमारे यहां सिर्फ 30,000 हैं। ब्रिटेन की आमदनी जहां एक करोड़ है वहां हमारी आमदनी 1 करोड़ 75 लाख है। और जहां ब्रिटेन में 100 करोड़ मुसाफिर चलते हैं वहां हमारे यहां 186 करोड़ चलते हैं। इन चीजों को देखते हुए मेरा सुझाव है कि हमको इस बात का खयाल नहीं करना चाहिए कि स्पेयर पार्ट रखने में काफी रुपया साक हो जाता है, बल्कि मेरा सुझाव है कि हमको काफी स्पेयर पार्ट रखने चाहिए जैसी कि पांच साल पहले परम्परा थी। ऐसा करने से एक्सीडेंट और भी कम हो जायेंगे। इसी लिए मैंने इस बात पर इतने विस्तार से प्रकाश डालने का प्रयत्न किया है।

इसके बाद जो रेल भाड़े में वृद्धि की गयी है उसपर मैं अपने विचार व्यक्त करन चाहता हूँ। मैं उन सदस्यों में नहीं हूँ जो कि इस का पूर्णतया विरोध करते हैं। मैं जानता हूँ कि विकासोन्मुख अर्थ व्यवस्था में ऐसी बातें होती हैं। लेकिन मैं इस वृद्धि का तहे दिल से समर्थन नहीं कर सकता क्योंकि जिस जनता से आप पैसा लेते हैं उसकी उचित सुख सुविधा का ध्यान नहीं दिया जाता। आप उन से ढाई या तीन रुपया लें लेकिन साथ ही आप उनकी सुख सुविधा को भी बढ़ावें। मैं जानता हूँ कि यदि आप यह वृद्धि न करते तो आपके रिजर्व फंड में बीस करोड़ के बजाय दो करोड़ ही रुपया होता। और इस कारण संसार के पूंजी बाजार में रेलवे की बड़ी साख है। जब रेलवे कोई लोन प्लूट करती है तो वह चन्द मिनटों में पूरा हो जाता है। इससे पता चलता है कि आपकी आर्थिक अवस्था बहुत मजबूत है। लेकिन इसके साथ साथ मैं चाहूंगा कि जिस जनता से यह पैसा लिया जाता है उसकी सुविधा का भी पूरा ध्यान रखा जाना चाहिए। अगर कोई कलकत्ता से दिल्ली या दिल्ली से बम्बई जाना चाहता है तो आप उससे ढाई तीन रुपया अधिक लें लेकिन साथ ही साथ आप उनकी सुविधा का भी उतना ही ध्यान रखें। लेकिन अभी तक हम देखते हैं कि ऐसा नहीं हो रहा है। आज भी भीड़ का प्रश्न यों ही पड़ा है, भीड़ में बहुत काम कमी हुई है। आज भी गाड़ियां लेट चल रही हैं। जब संसदीय पार्टी ने प्रस्ताव पास किया कि गाड़ियों को समय से आना चाहिए तो चतुर रेलवे अधिकारियों ने दो बड़े स्टेशनों पर ठहराव का समय बढ़ा दिया। इस प्रकार वे समय को मेकअप करने लगे। लेकिन केवल वे ही बुद्धिमान नहीं हैं और लोगों के पास भी बुद्धि है। आपको गाड़ियों की रफ्तार बढ़ानी चाहिए। अगर अगली अप्रैल, से, जैसा कि आपने कहा है, गाड़ियों की रफ्तार बढ़ेगी तो मैं निश्चय ही इस बढ़ोतरी का हार्दिक समर्थन कर सकूंगा। अभी तो मैं इस का आधे हृदय से ही समर्थन करता हूँ।

इसी प्रकार बाथरूम का प्रश्न है। पंखे का प्रश्न है। फर्स्ट क्लास में प्रीर एयर कंडीशन्ड डब्बों में ये सुविधायें हैं, उनको आप चाहें न बढ़ा-इए, लेकिन जिस अधिकांश जनता से आपकी आमदनी है उसको इन चीजों की सुविधा अधिक मिलनी चाहिए। कल हम ने पाटिल साहब से कहा कि पचास किलो मीटर तक का किराया न बढ़ाइए तो उन्होंने कहा कि इन्हीं लोगों से तो हमको ज्यादा आमदनी होती है। इसलिए मेरा सुझाव है कि इन की सुविधा की ओर विशेष ध्यान देना चाहिए। क्योंकि इन लोगों का सुविधाएं कम हैं इन्हें; लिए मैं इस बढ़ोतरी का आघे हृदय से समर्थन करता हूं और पूरे रूप में मैं उस समय समर्थन करूंगा जब गाड़ियां लेट चलना बन्द हो जायेंगी, जब लोगों की सुख सुविधाओं का पूरा ध्यान दिया जाएगा, और जब लम्बी यात्रा करने वालों को उचित सुविधाएं मिलने लगेंगी।

हमारी मांग है कि किउल से सियालदह तक एक पैसिजर दी जाए। प्रसन्नता की बात है कि राज्य मंत्री जी ने उसका वायदा किया है कि यह गाड़ी देंगे।

दो साल पहले कहा गया था कि इकचारी में स्टेशन बनाएंगे लेकिन उसको अभी तक नहीं बनाया गया है। मेरा निवेदन है कि इस तरह ध्यान दिया जाए।

इसी तरह से ममलखा में एक हाल्ट बनाने की बात है। रेलवे कर्मचारी इस बात से सहमत हैं कि यहां हाल्ट बनना चाहिए लेकिन उस के लिए वे घूस मांगते हैं। मैं यह बात साबित कर सकता हूं। इन चीजों को रोका जाएगा तो मैं पूरा समर्थन कर सकता हूं।

अन्त में मैं कहना चाहता हूं कि मेरे क्षेत्र में पीर पैंती में हर साल भोवर ब्रिज न होने के कारण दो व्यक्तियों की जान जाती है। लेकिन सरकार भोवर ब्रिज नहीं बनाती जिसमें केवल 50 हजार रुपये का खर्च है। क्यों

समर्थन करूं आप की इन चीजों का? हम आप का समर्थन तब करेंगे जब आप हमारी इन सब चीजों को पूरा कर देंगे, जैसेकि ममलखा में हाल्ट बनायें, एकचारी में स्टेशन बनायें और पीर पैंती में भोवरब्रिज बनवा देंगे।

मैं रेलवे के मंत्री महोदय का ध्यान एक बात की ओर आकृष्ट करूं। रिजरवेशन को लेकर आज रेलवेज में बड़ा स्कैंडल चल रहा है। जब जब मैं तूफान में जाता हूं और साधारणतः मैं थर्ड क्लास में जाता हूं, वहां पर एक मोटा, नाटा आदमी हर बार मिलता है और बर्ष मांगने पर वह कह देता है कि बर्ष तो खाली है नहीं लेकिन रास्ते में मैं ने स्वयं अपनी आंखों से देखा है कि हर एक बर्ष के लिए वह मुसाफिरों से तीन रुपये मांगता है। इसी तरह से फर्स्ट क्लास के रिजरवेशन में भी मैं ने स्कैंडल देखा है। मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय इधर विशेष रूप से ध्यान दें और यह स्कैंडल वहां से समाप्त करें और अगर वे इसे खत्म कर देते हैं तो मैं उन का समर्थन करूंगा।

Mr. Chairman: I request the hon. Member to conclude now.

श्री भागवत झा आजाब : मैं समाप्त किये दे रहा हूं। संसद सदस्यों द्वारा जब कोई शिकायत की जाती है तो भी आप उस पर विचार नहीं करते हैं जनता की बात तो दूर रही। मैं बतलाना चाहता हूं कि जब पार्लियामेंट के पांच मंत्रियों ने एक शिकायत लिख कर भेजी तो सेंट्रल रेलवेज के जनरल मैनेजर की ओर से उन के विहाफ पर एक मिस्टर भिडे ने जवाब में लिख भेजा कि जो शिकायत की गई थी उस में कोई शिकायत नहीं थी, साथ ही उन्होंने यह भी लिख भेजा कि कुछ लोगों ने प्रशंसा भी की है। मैं कहता हूं कि इस से बड़ा हृनन लोकतंत्र में किसी भी कार्यकर्ता के कार्य के साथ नहीं हो सकता

[श्री भागवत झा आजाद]

है। मैं पाटिल साहब को कहना चाहता हूँ कि उन के अधिकार, सत्ता के नशे में चूर हैं और वे उसी पुरानी लालफ़ीताशाही वाली मनोवृत्ति के हैं। आप से पहले जो रेलवे के मंत्री श्री स्वर्ण सिंह होते थे उन्होंने कहा था कि जब संसद् सदस्य कोई शिकायत लिख कर भेजें तो उसे स्वयं देखा जाय हालांकि यह भ्रमल में नहीं आ रहा है। जनरल मनेजर खुद खत का जबाब नहीं भेजता बल्कि उसके बिहाफ़ पर एक अन्य व्यक्ति मि० भिंडे फौर जनरल मनेजर कुर के भेज देता है दरभ्रमल जनरल मनेजर पत्रों को पढ़ते ही नहीं हैं। मुझे जब वह पत्र प्राप्त हुआ तो मुझे वह पत्र बड़ा अपमानजनक प्रतीत हुआ

Mr. Chairman: I should request him to conclude now. I have allowed him sufficient time, he being the first speaker from the Congress party.

श्री भागवत झा आजाद : बस एक बात कह कर मैं समाप्त किये देता हूँ। आज आवश्यकता इस बात की है कि आप इन पर जोर दीजिये और प्रशासन व्यय में कमी लाइये। इस के साथ ही जो आप के नीचे काम करने वाले कर्मचारी हैं उनके सुख सुविधा की तरफ ध्यान दीजिये। उदाहरण के लिए मैं यह कहना चाहत हूँ कि जो आप के टी० टी० आई० हैं इन को आप रनिंग स्टाफ मानें। उन को रनिंग स्टाफ अभी तक नहीं माना गया है।

प्रशासन में सुधार हो, खर्च में कमी हो और जो आपके नीचे काम करने वाले हैं। उन की सुविधाओं को और ध्यान दीजिए। पब्लिक प्रिन्डरटेकिंग में रेलवेज हमारे लिए गौरव की बात है और इसलिए इन तमाम बातों पर ध्यान देना और भी जरूरी हो जाता है। रेलवेज जो हमारी प्रगति और प्रशस्ति की सूचक है और जिस पर कि हमारे

काफ़ी अरमान लगे हुए हैं उस में यह तमाम बातें यदि की जाती हैं और सुधार लाया जाता है तो हम आप का समर्थन अवश्य करेंगे, इसे समर्थन तो हम आज भी करेंगे लेकिन उस समय और भी जोर और से करेंगे।

15.43 hrs.

RE: CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

(Procedure)

Mr. Chairman: Before I call upon the next hon. Member, I have not a short announcement to make. I may inform the House that Members who had tabled a Calling Attention Notice on Pakistan's intrusion into Kutch will be allowed to ask questions at 4.45 p.m. today on the statement laid by the Minister of External Affairs this morning.

श्री श्रीकार लाल बेरवा (कोटा) : सभापति महोदय, मैं ने कौलिंग नोटिशन नोटिस हिन्दी में दिया था लेकिन यह अंग्रेजी में बतलाया जा रहा है तो हम लोग इस पर प्रश्न कैसे पूछ पायेंगे? इसे हिन्दी में बतलाया जाये।

Mr. Chairman: Will you please sit down? Do not stand up and interrupt the proceedings of the House. I have got a right to speak in any language I know between Hindi and English. You cannot compel me. Here is the translation facility. Please follow the translation. I will read it is English slowly, and I will ask the translators to translate slowly.

I may inform the House that Members who had tabled the Calling Attention Notice on Pakistan's intrusion into Kutch will be allowed to ask questions at 4.45 p.m. today on the statement laid by the Minister of External Affairs this morning.

Dr. Ranen Sen.