[श्री हुकम चन्द कछवाय]

उन के अच्छे तत्व आने का जो इंतजार किया उस में यह भी मालूम हुआ कि कुछ हथियार लेकर आये हैं तो उन के लिए आप ने कोई कार्यवाही क्यों नहीं की ?

श्री नन्दा : ऐसे लोगों के विरुद्ध कार्यवाही के कदम हम उठाते रहे हैं ।

श्री हुकम चन्द कछवाय : जो तत्व हथियार लेकर आये उनके बारे में आप ने क्या किया ?

उपाध्यक्ष महोदय : बतला दिया गया है ।

श्री रामसेवक यादव : इस प्रश्न का उत्तर साफ़ नहीं आया है ।.....

उपाध्यक्ष महोदय : आर्डर, आर्डर । श्रीमती सावित्री निगम ।

Shrimati Savitri Nigam (Banda): In view of the fact that a very large number of people who belong to Mizo council and Mizo Union have indulged in this arson, loot and murder, what steps is the government intending to take to punish them properly and also declare these organisations illegal and put collective fines on all those people who have indulged in this?

Shri Nanda: This distinction must be kept in mind. The Mizo union is not an organisation which indulges in acts of violence. Its demand is for a separate State within the Indian Union; it has been going on with its work on constitutional lines.

श्री हुकम चन्द कछवाय : जवाब नहीं आया है ।

Shri Nanda: We have seen that there is another organisation; we have mentioned it.

Shrimati Savitri Nigam: I asked about collective fines and other things.

Shri Nanda: That will be done, if necessary.

Shri N. R. Laskar (Karimganj): We are very much disturbed about such sort of activities by the hostile elements; we want that they should be curbed and crushed immediately. In these circumstances, I want to know whether any steps have been taken for the safety of these people, civilians and people from outside the district and also whether reinforcements had been sent to crush the rebels.

Shri Nanda: Reinforcements have been arranged and other help that is required is being given.

---

16 hrs.

RAILWAY BUDGET-GENERAL DISCUSSION—*contd.*

Shri Shinkre: As I was saying earlier, the railways have a very peculiar manner of accounting. In appendix 12 of this explanatory memorandum they have given the balance sheet of the Indian Railways; liabilities are given first and assets, next. ....(*Interruptions.*) I am speaking on the Railway Budget, not about the Mizos. You want railway lines there also. Under the heading 'liabilities' they have given five items. I do not know why some of these items have been classified as liabilities. Item 1(b) refers to something called machinery and equipment received free of cost. If they are received free of cost how do they become liabilities? I cannot make any sense out of it. If it came free of cost to the railways, it became an asset for the railways. If somebody makes a gift to me the gift becomes my asset and it is nobody's liability. If it is ubject to tax the tax may be written separately as liability.

Again, under item 2, there are the Depreciation Reserve Fund, Revenue Reserve Fund, Development Fund, Pension Fund and so on.

16.01 hrs.

[SHRI SHAM LAL SARAF *in the Chair*]

How do these funds become the liability of the railways, I cannot understand. In straight logic, and in straight arithmetic, they are assets; Dr. Ram Subhag Singh will try to enlighten me when it comes to his turn to reply. These reserve funds, which have been credited already to the railways, after several years, now become the liability of the railway. If they are liabilities under the heading "Liabilities", how do the same funds become assets under the heading "Assets"? This is very funny. In the same balance-sheet, the same items become liabilities as well as assets. The same is the case with regard to banking accounts also.

Mr. Chairman: It has escaped notice of the auditors also!

Shri Sinkre: I do not presume so; if it has to make some sense for a man like Dr. Ram Subhag Singh, he should be kind enough to tell us how the railway reserve fund, the machinery received free of cost and the banking account that is, money lying at the credit of the railways, become liabilities. They are simple assets, and as assets they have been written down under the "Assets" heading also. What I feel about this sort of accounting is, to say the least, it is misleading, and if there is any confusion, this sort of accounting only makes the confuion worse confounded, as the saying goes

Mr. Chairman: You are taking the full time of your party, are you?

Shri Shinkre: I think so. As I said earlier, if the railways are to be considered as a well-managed undertaking, an undertaking operated on commercial basis, then the least that the country can reasonably expect from the railways is that they should contribute towards the national exchequer a minimum of Rs. 350 crores per annum, because that is even below what Shri Asoka Mehta stated as a reasonable return on public undertakings. But what do we see? With a great fanfare, the Railway Convention Committee passed a resolution last December according to which only Rs. 133 crores odd was the amount to be contributed to the general revenues, and they considered this to be something very extraordinary. I know that they will retort back by saying that besides this there is the depreciation fund and other funds, but all of them will not exceed, to my mind, Rs. 250 crores. There is a doubt whether all this amount will come straight out of the estimated revenue or it will come out in parts, that is from traffic earning of the railways, and again a part thereof also from the Central Government loans and so on. So, I think it is time that the railways set to themselves a very clear-cut task that under no circumstances they will leave in their credit balance less than 10 per cent of the total investment involved in the railways. So, in straight figures, that would amount to something between Rs. 350 cores and Rs. 420 crores. I want Dr. Ram Subhag Singh to bear these facts in mind. They will say that the railways cannot afford to do so, because I know very well that it is not only for electioneering purposes that they have not increased passenger fares this time, because they know that the bulk of the railway fares is paid by the third-class passenger and the ability and the capacity of the third-class passengers have already reached saturation point; there cannot be any further increase of fare under the existing circumstances. Some increase may be possible in the goods traffic, but even if we assume some increase in the goods traffic, I do not foresee in the next 10 to 15 years the total revenue of the railways to go anywhere beyond Rs. 1,000 crores. Even on that basis—the basis of a thousand crores of rupees—they would not be in a position to contribute to the Central revenues, the public exchequer, the figures that I

[Shri Shinkre]

mentioned. Why? It i worth while considering this aspect.

At the very outset I may say that the only reason for their inability to contribute this reasonable percentage is that they have this top heavy administration, an administration which consumes and absorbs the better part of their revenues. You will permit me to treat this subject in greater detail. Now, it is a well-known fact that the administrative costs as such in any undertaking, whether private or public, after it has had more than 100 years of life, should never go anywhere more than 10 per cent. To be a little more liberal, I am prepared to allow them even 15 per cent as administrative cost out of the total earnings of the railways per annum. That means, the total adminstrative cost of our railways should not be more than Rs. 80 cores per annum because the total estimated revenue is slightly less than Rs. 800 crores, and at 15 per cent, the total administrative expenditure should not exceed Rs. 120 crores. I am prepared to allow some margin above and in excess of this sum of Rs. 80 crores, if they set this target before them. But what do we see in the figures that they have presented? Only for administrative purposes, they require a very large amount. For instance, for Working Expenses—Administration, under Demand No. 4, they want Rs. 58 odd crores; then, under Demand No. 6—Working Expenses—Operating Staff—the sum required is Rs. 119, 96, 68,000. (*Interruption*) The salary bill is also included. Again, under other heads such as Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel, and Working Expenses—Miscellaneous Expenses, we know very well that a large part of these amounts will eventually go for administrative purpose.

An hon. Member: The Railway Board also.

Shri Shinkre: I will come to the Railway Board. So, even in straight language, this works out to about Rs. 200 cores by way of administrative expenditure. That means, about 25 per cent of the total railway revenues go only as expenditure on administration, and salary bill is included in it. I know Shri S. K. Patil will immediately retort by saying that whereas all their railways elsewhere are making losses, ours at least is giving this much profit, and this fact cannot be overlooked. That can be said easily. But I want to take up the issue with him and tell him that whatever he might have seen in advanced and affluent countries in Eurpoe and America should not be taken as any term of comparison or yardstick to measure our railways' achievement or success, because, as we know very well, in most advanced countries in Europe, railway travel today has almost become a luxury; in most cases they are very small countries with a first-class road network; most people are in a position to afford automobiles; automobile fuel is damn cheap, and railway travel is restored to only by people who want to have some leisure. Most of the transport in passenger traffic in countries of Europe is done by motorised vehicles.

Again regarding goods traffic also, Dr. Ram Subhag Singh certainly knows that in Europe today, motorised transport is standing as a very successful competitor to the railways, because, the giant trucks hauling at a time 100 tons of goods are easily preferred to the railway traffic. So, in most countries . . . .

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

Shri Shinkre: How long have I taken, Sir?

Mr. Chairman: In two minutes, please wind up.

Shri Shinkre: Then I will have to wind up before I have concluded some of my other remarks.

I will come to specific points having a direct bearing on Goa. It is

well known to both the ministers that Goa has only about 40 to 50 miles of single metre gauge line. They also know that Goa exports 6 to 7 million tonnes of iron ore per year, out of which only a little more than I million tonnes are today transported by rail. So, there is an urgent and pressing need for at least broad-gauging this section. I am not saying this for any direct benefit to the Goans as such but this would bring more revenues to the railways. No where else the same position obtains. In Goa, the total rail mileage is only 40. But in Bailadila and other places where new projects are coming up, the rail mileage involved is easily more than 200. So, I request the minister to give top priority to broad-gauging the Goa section.

Kerala ought to have been given top priority in the matter of extending the railway lines for good reasons, mainly to avoid famine conditions which appear there. If there are enough railways, there would be more employment. Dr. Ram Subhag Singh may be unaware of what might happen in Kerala, because neither I nor he come from there. In the rest of the country, we have an average of 9.5 miles or railway per lakh of population. But in Kerala, it is only 3.5 miles. Commercial centres like Quilon and Cochin have no connection with Alleppey, which is a coastal place and a flourishing commercial centre, according to the information I have received from Shri Sreekantan Nair. I hope the minister will take these points into consideration.

As long as the railways do not give very serious thought to reducing the top heavy administration by abolishing first of all the superfluous super-structure called the Railway Board. and giving more autonomous powers at the Zonal levels to the General Managers, they are not going to reduce their expenditure.

Shri Balgovind Verma (Kheri): Sir, at the outset, I would like to extend my congratulations to the railway administration for the steady progress and efficient performance of the railways. They have done well during the days of the emergency. Much has been said about it and I do not want to say anything further except to congratulate all those railwaymen who were working at the fronts and who laid down their lives for the sake of their motherland, putting national interests above their own interest. I am sure the administration will not forget them and they will not be left uncared for.

I would like to congratulate the minister for this budget although I have got some differences with him. I would like to say that some taxes like those on salt and coal do not behove us well. Mr. Bhibuti Mishra and others have said much about it and I hope these taxes on coal and salt atleast will be withdrawn.

The minister has skilfully presented the budget showing an earning of Rs. 798.83 crores. After meeting all the expenses and contribution to the general revenues, he has shown a surplus of Rs. 22.19 crores. It is very good, but I think they can do more. The luminous picture of the railways is being eclipsed by some black spots which are there. If they are removed no enterprise in the world can match the performance of our railways.

I would like to point out how this surplus can be increased considerably. Firstly, they should tighten up the checking of ticketless travel, which is very much prevalent on the branch lines than on the main lines. I drew the attention of the officers of the NE Railway regarding the branch line from Pallia to Dudwa, which is very famous for ticketless travelling. The TTEs and other staff there reap rich and bumper crops. If this and other lines are checked, the surplus will swell considerably.

Then, the department should look to the pilferage and theft on the rail-

[Shri Balgovind Verma]

ways. Hardly any consignment reaches the consignee safe, especially those eatables and precious things which find a good place in the market. This fact is not hidden from anybody; everybody knows it. I have personally mentioned about this to the former Minister. Once my relation sent me two baskets of mangoes, but hardly a few reached me; the others were taken away. Every merchant and industrialist has got this complaint. We hear these complaints but we have no power; we can only convey our feelings to the Ministers. They may or may not attend to it. We also convey our feelings to the officers. And, why should they care?

Regarding theft of propetry, I have cuttings which bear testimony to my statement. This has very much increased. In road transport, not a single theft comes to light. They also haul so much of goods from one corner to another of the country. There is only one chaprasi or peon and he is able to control the entire depot, whereas there is a huge army of people—police force and protection force—in the railways and they are not able to watch over the material which is there.

Other speakers have said enough about bookings of parcels and delivery. This is a very nasty picture. Nobody can hope to get their parcels booked unless they grease the palm of the booking cleark. They cannot take delivery of the parcels unless the same thing is done, unless some money is given to the people concerned. This thing has got to be looked into. Moreover, no person can get wagons unless a sufficient amount of money is given to the person who is in charge of booking. It is something which is a blot on the railway. I am sure the Railway Administration; particularly the Members of the Board, will look into it because it does not add to the golry and prestige which they otherwise enjoy.

Several hon. Members have spoken about corruption in the catering department. I only want to say that wherever such cases have come to my notice I have passed them on to the officers concerned and also to the Ministers. I am sorry to say that no action is being taken except that the person concerned is being transferred from one place to another. That is no punishment. When a person enters service he is liable to be transferred from one place to another. Therefore, it does not matter to him if he is transferred. Some real punishment must be awarded to the culprits so that it may strike terror in the minds of others, other like-minded persons and such things may not be repeated. I konw a case in Lucknow where crystal sugar was being taken to the blackmarket. He was captured redhanded by the inspector of the catering department. But the case has been hushed up only because he happens to be the relation of a high official. That should not be the case. If you cannot punish a person who is your own relation, how can you be expected to do justice.

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Sham Nath): What was his name?

Shri Balgovind Verma: Shri Bajpayee was the manager of the catering department at Lucknow. The ACS was his relation. I think his name was Shri Mishra. Shri Bajpayee was an ordinary clerk. He jumped from that post to become the manager of the catering department. This man has been caught several times but left out only because he happens to be the relation of a high official. This thing should not happen. If this happens, how can justice be expected.

I want to draw the attention of the House to the most unfortunate people who are known by the name "coolies'. Unfortunately, this name was given to them by the British imperialists. This is the most degrading name. The administration has not found any suitable word in place of the word "cooly".

Shrimati Jayaben Shah (Amreli): Suggest one.

Shri Balgovind Verma: You may call them "Yatri Sahayak" or "Bhar vahak". "Cooly" is the most degarding word. Here I may tell you that when these railways were taken over from the private entrepreneurs, a letter was issued by the Railway Department, letter No. 409-TG, New Delhi, dated 2nd May, 1947. In that letter some facilities were promised to be provided to these poor people. That letter lies dead and buried in the offices of the railways and it has not seen the light of the day. If I am permitted to do so, Sir, I would like to place it on the Table of the House so that this letter may be revived and action taken on that. In that letter it was said that such and such facilities would be given to them. It was stated there that a list of licensed porters will be maintained, free medical treatment would be given to them, licence fee will be on a no-profit no-loss basis and all that. There were so many other things promised. I may tell you that no medical facility is given to them. The rates were fixed many years ago. Only last year when I raised a hue and cry here the rates were revised and that too at important stations. Here, I would like to congratulate the administration of the North-Eastern Railway because they have done a lot to the poor people. No other railway has done that.

An hon. Member: What about Western Railway?

Shri Balgovind Verma: I know that I happen to be the President of the National Federation of Railway Porters and Vendors. Only the North-Eastern Railway has done it at every station. Whether it is a rural station or an urban station, everywhere they have provided it. Every-where their lot is very pitable. I may give you some examples to show the lot of these poor porters. Here is a picture of seventeen or eighteen coolies huddled together into one single room. If you permit me, Sir, I may place this also on the Table of the House so that it may be seen by all. I may also like to tell you that the numbers of these coolies are sold at the stations. This is mentioned in the *Indian Observer* dated 21-9-1965. If the officers like they can see this.

Mr. Chairman: The hon. Member's time is up. He must conclude now.

Shri Balgovind Verma: I will take only two more minutes. Sir, I have been voicing the demand of the people of my constituency for a railway line from Palia to Hsssanpur-Kotali That portion of my district is the most backward area and it is cut off by the river Sharda. Because of this river the people of that part of the district are not able to reach the other side where the headquarters of the district lie. There is only one link railway—Palia to Malani, but Palia is far away from that part of the district Hassanpur-Kotali which is cut off by the river Sharda. I wish that this railway line is opened there. A shed is being put up at Palia station. To give a better look and provide more convenience to the public, it was requested that the platform be raised. That is not being done. I hope the Railways will look into this.

श्री हुकम चन्द कछवाय : सभापति महोदय, गणपूर्ति करवा दीजिये ताकि हम फोटो देख लें ।

श्री बाल गोविन्द वर्मा : टेबल पर रख दूंगा। बाद में देख लीजियेगा । परेशान न हों ।

Mr. Chairman: The hon. Member might resume his seat. The bell is ringing......Now there is quorum. He might continue his speech. I may inform him that permission is not given to lay on the Table the picture which he was displaying. He should conclude his speech now.

Shri Balgovind Verma: There is provision for a third-class waiting hall at Palia station, but the construction work has not yet begun. So, the travelling public are put to great inconvenience.

श्री रा० सा० तिवारी (खजराहो) : सभापति महोदय, मैं इस बात को बड़ी देर से सोच रहा हूं—कि मैं रेलवे के किस विषय

[श्री रा० सा० तिवारी]

के ऊपर रेलवे मिनिस्टर से निवेदन करूं क्योंकि मैं अट्ठारह सालों से बराबर रेलवे के बारे में प्रार्थना करता आ रहा हूं। मैं उस एरिया से आता हूं जो सेंट्रल इंडिया एजेन्सी की रियासतें कहलाती थीं या बुन्देलखण्ड की रियासतें कहलाती थीं। वहां पर आज तक कोई रेलवे 100 200 मील के इर्द गिर्द नहीं है। यहां तक कि मैं रेलवे के बहुत से पुर्जों तक के बारे में नहीं जानता। ऐसी स्थिति में मैं इस विषय पर कुछ बुरा भला कहूं या क्रिटिसाइज करूं तो अच्छा मालूम नहीं होता। लेकिन इस सरकार से मैं सत्तरह वर्षों से कहता चला गा रहा हूं कि जो पिछड़ा हुआ इलाका है उसे और पिछड़ा हुआ न बनाया जाये।

खजुराहो में विश्व विख्यात टेम्पल है जो कला के लिए प्रसिद्ध है जिस से गवर्नमेंट को विदेशी मुद्रा भी प्राप्त होने लगी है। वहां पर एक हवाई अड्डा भी बना है लेकिन उस में दो चार विदेशी यात्री ही आते हैं। सारे आदमी वहां पर दो तीन दिन में पहुंचते हैं लेकिन रेलवे ने इस पर अब तक ध्यान नहीं दिया। उस एरिया में हीरे की बड़ी बड़ी खानें हैं। जिला पन्ना में सैंकड़ों खानों में हीरा निकलता है। वहां पर बहुत अच्छी अच्छी खानें हैं लेकिन इस पिछड़े हुए एरिया को आप ने पिछड़ा हुआ रक्खा है। यह चीज अच्छी नहीं है। शायद यह मेरा अन्तिम बार पार्लियामेन्ट में आना है क्योंकि भविष्य में मेरा यहां आने का विचार लगभग नहीं है। इसलिये मेरा निवेदन है कि महोबा से खजुराहो तक कोई 30 या 35 मील का अन्तर पड़ता है। मैं चाहता हूं कि इस लाइन को कम से कम ले लिया जाये ताकि खजुराहो का दिग्दर्शन लोगों को हो सके और संसार के लोगों को वहां पहुंचने में सहूलियत हो सके।

एक लाइन मेरे यहां से झांसी से माणिकपुर को गई है। इस का नाम शुरू से ही कंगाल लाइन रहा है क्योंकि जो भी इलाका इस में शामिल है उस में कहीं भी कोई गाड़ी किसी दूसरी एक्सप्रेस गाड़ी से सम्बन्धित नहीं है, न इस छोर पर और न उस छोर पर। भोपाल, मध्य प्रदेश को एक बड़ी राजधानी बना दी गई है जिस का 1 लाख, 71 हजार वर्ग मील का एरिया है। लेकिन अगर इस एरिया से कोई यहां पहुंचना चाहे किसी पेशी के लिए तो इस में दो या तीन दिन लगते हैं। इस लिये मेरी प्रार्थना है कि दिल्ली से कोई एक्सप्रेस चलाई जाये बाया झांसी इलाहाबाद जो होते हुए कलकत्ता या किसी अन्य नगर तक जाये। यह ऐसी लाइन होनी चाहिये जो झांसी माणिकपुर को कम से कम कवर कर ले। मैं बहुत दिनों से इस के लिए कहता रहा हूं मगर अभी तक इस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। नोट यह हमेशा हो जाता है लेकिन ऐसा होते हुए भी चूंकि ज्यादा जोर नहीं पड़ता इस लिये उसे हाथ में नहीं लिया जाता। इन्हीं सब कारणों से मैं सोच रहा था कि आखिर मैं किस चीज पर बोलूं। हां, यहां कुछ सुनी सुनाई बातों को ही दोहराता जाऊं, कुछ इधर से सुन लूं, कुछ उधर से सुन लूं, और उन्हीं को फिर कह दूं, तो बात दूसरी है। लेकिन यह मुझे अच्छा नहीं मालूम होता।

मैं इस मंत्रालय को इस बात के लिए धन्यवाद देता हूं कि जब इमर्जेंसी के समय पर देश को आवश्यकता पड़ी तो जहां हम ने अपने नौजवानों को परखा वहां रेलवे के साधनों और रेलवे मिनिस्टर साहब को भी परखा। उन्होंने टाइम पर मिलिटरी का बहुत सारा सामान भेजने का यथोचित प्रबन्ध किया इस लिये वह हमारे धन्यवाद के पात्र हैं। लेकिन मैं यहां पर एक सुझाव देना चाहता हूं कि जब खाद्यान्न की इतनी

कमी है तब रेलवे मिनिस्टर ने भाड़े में जो भी वृद्धि की है उस के सम्बन्ध में यह नहीं कहा है कि वह खाद्यान्न के सम्बन्ध में कोई कमी करेंगे। आज उन के लिए यश लेने का एक मौका था अगर वह खाद्यान्न के भाड़े में कुछ कमी कर देते।

खाद्यान्न के बारे में खाद्य मंत्री से कहता चला आया हूं कि गवर्नमेंट जितना ही उस को कंट्रोल करेगा उतनी ही खाद्यान्न की तकलीफें और दिक्कतें बढ़ती जायेंगी। अगर गवर्नमेंट एक भाव सारे देश में कर दे और कंट्रोल उठा दे तो मैं समझता हूं कि खाद्यान्न की समस्या हल हो जाये बशर्ते कि रेलवे विभाग जहां भी कमी हो वहां खाद्यान्न को ले जाने का भार उठाये। देश में खाद्यान्न की जो कमी लगती है वह इस प्रकार से दूर हो सकती है। इस के सिवा कोई दूसरा उपाय मुझे नजर नहीं आता। आज गवर्नमेंट किसी और चीज पर कितनी भी भाड़ा ले ले लेकिन खाद्यान्न के बारे में जितनी कमी की जाये उतना ही ज्यादा अच्छा होगा। हमारे श्री पाटिल इस बात को मानने वाले हैं और देश के लिये बहुत सी अच्छी बातें करते हैं। मैं समझता हूं कि वह इस पर अवश्य ध्यान देंगे।

मुझे यह भी निवेदन करना है कि आज से तीस वर्ष पहले एक बार सर्वे हुआ था कोंच राठ होते हुए महोबा खजुराहो सागर और दमोह तक। यह मैं इसलिये जानता हूं कि मैं उस वक्त नैनी जेल से आ रहा था और सर्वे के लोग मुझे मिले थे। उन्होंने मुझे बतलाया कि अतर्रा से अजैगढ़ तक की रेलवे का सर्वे हुआ था। लेकिन वह सड़क भी अधूरी पड़ी रही, आज तक नहीं बन पाई है।

हमारे यहां सीधी जिले में एक सिंगरौली तहसील है। उस में 900 वर्ग मील में कोयला की खानें हैं। उस कोयले को ढोने की आप कटनी हो कर अहमदाबाद को लाइन ले जाना चाहते हैं जो कि बहुत दूर पड़ता है। यह सीधी लाइन सिंगरौली से सीधी, सतना, पन्ना, छतरपुर, टीकमगढ़, ललितपुर मिलाकर निकाली जाये तो मैं समझता हूं कि कम से कम 100 मील की दूरी बच जायेगी। मैं आशा करता हूं कि आप इस पर भी ध्यान देंगे।

रेलवे के आस पास कितनी ही जमीन बेकार पड़ी हुई है जो कि रेलवे के कब्जे में है। अगर वहां पर लोगों को खेती करने की इजाजत दे दी जाये तो मैं समझता हूं कि लाखों एकड़ जमीन खाद्य समस्या को हल करने के लिये हमें मिल सकती है। अगर रेलवे विभाग उदारता से काम ले तो इस से देश का बड़ा हित हो सकता है। आज इस जमीन का बहुत बड़ा भाग ऐसा है जिस में खत्तियों में पानी भर जाता है और वहां की मिट्टी सड़ चुकी है। अगर आप किसान को सस्ते भाव पर उसे पट्टे पर दे दें तो लाखों एकड़ जमीन कृषि उत्पादन के योग्य हो सकती है और हमारी खाद्य समस्या हल हो सकती है।

इस सिलसिले में मेरा यह भी कहना है कि अगर आप खाद्य के सम्बन्ध में दूसरी जगहों पर नहीं कर सकते तो कम से कम जिन जगहों पर खाद्य की निकासी के लिये सरकार की इजाजत हो चुकी है उन को निकालने में आप को मदद करना चाहिये। बहुत से खाद्यान्न ऐसे हैं जिन का भाड़ा इतना बढ़ जाता है कि वह उस की कीमत से भी अधिक हो जाता है। परिणाम यह होता है कि उन का मूल्य बहुत बढ़ जाता है। जब तक खाद्य समस्या हल नहीं होती है तब तक कम से कम आप अपनी तरफ से उसे हल करने में सहायता करें। आप उस खाद्यान्न के भाड़े को कम कर दें तो मैं समझता हूं कि देश के लिये बड़ा भारी उपकार आप करेंगे।

इसी तरह से नमक के बारे में हमारे बहुत से साथियों ने कहा है। कुछ और भी ऐसी चीजें हैं जो कि बहुत छोटी हैं। अगर आप उन के सम्बन्ध में भी उदारता का परिचय दें तो बड़ा अच्छा होगा।

[श्री रा० सा० तिवारी]

मुझे ग्राप के इस बजट पर बड़ी प्रसन्नता है कि ग्राप ने उस में करीब करीब 50 करोड़ की ग्राय बतलाई है बिना किसी टैक्स या भाड़े को ज्यादा बढ़ाये हुए । इस के लिये ग्राप धन्यवाद के पात्र हैं । दूसरा श्रीमन्, एक निवेदन है, जो ऊंचे क्लास हैं उनसे 24.32 करोड़ रुपया ग्रापका किराये में ग्राता है ग्रौर तीसरे दर्जे का है 198.88 करोड़ रुपया । तो जब थर्ड क्लास से इतनी बड़ी ग्रामदनी है तो जो थर्ड क्लास में पंखे लगाये जाने की योजना थी वह किन्हीं किन्हीं गाड़ियों में लगा पाये हैं ग्रौर बहुत सी गाड़ियों में पंखे नहीं लग पाये हैं । पंखे इसलिए मैं कह रहा हूं कि इतनी भीड़ उसमें होती है कि पैसेंजर पसीने से तर हो जाता है, बैठने की जगह नहीं मिलती है, ग्रगर पंखे लगा दें तो यह कसाकसी की वजह से तकलीफ जो होती है वह महसूस नहीं होगी । तो यह पंखे लग जांय ग्रौर उनकी टट्टी वगैरह की सफाई के लिए प्रबन्ध हो जाय तो ज्यादा ग्रच्छा होगा । बस मैं इतना ही ग्रापसे कहना चाहता हूं ग्रौर ग्रन्त में ग्रापको धन्यवाद देता हूं तथा ग्राशा करता हूं कि ग्राप इस ग्रोर ध्यान देंगे ।

सभापति महोदय : श्री सिंहासन सिंह ।

श्री हुकम चन्द कछवाय : सदन में गण-पूर्ति पहले करवा दी जाय ।

Mr. Chairman: The bell is being rung....now there is quorum. Shri Sinhasan Singh.

श्री सिंहासन सिंह (गोरखपुर) : सभापति महोदय, सन् 1952 से बराबर मुझे यह रेलवे बजट देखने का सौभाग्य हुग्रा । जहां 1952 में करीब 25 करोड़ के इसकी ग्रामदनी थी, वह ग्राज 770 करोड़ के करीब पहुंची है । यानी तिगुना से ग्रधिक ग्रामदनी पहुंची है । ग्रभी मैं देख रहा था एक जगह बिरला साहब ने हमारी प्लानिंग के बारे में कहा है :

"Yet, I would say that we are in a mess at present, because our planning has been faulty, our implementation has been faulty and because we have acted in a doctrinaire method. Therefore, we have to reverse the gear now and see what we can do to change the situation."

ग्रौर एक जगह उन्होंने एक बात ग्रौर कही है कि हमारी सरकार हमेशा स्केयरसिटी की बात करती रही है ।

"In fact, they have been following a philosophy of scarcity . . ."

मैं यहां बताना चाहता हूं कि स्केयरसिटी की बात न करके बढ़ोत्तरी की बात यहां हुई है । हम तरक्की पर हैं, बढ़ रहे हैं । मेस उसमें उतना नहीं है रेलवे बजट में जितना कि ग्रौर तरफ है । लेकिन साथ ही जहां हमने इतनी तरक्की की है, ग्रभी हम सोशलिज्म का नारा भरते हैं कि देश को सोशलिस्ट ढंग पर ले जायेंगे, तो सोशलिस्ट कन्ट्री की कुल ग्रामदनी ग्राज जितनी है करीब करीब सब इन्हीं व्यवसायों से है । उनके पास टैक्स का कोई ग्रौर जरिया नहीं है सिवाय कहीं कहीं इनकम टैक्स लगा है । मैंने रशिया का बजट देखा 98 प्रतिशत कुल ग्रामदनी उनकी इंडस्ट्री से ग्रौर कारपोरेशंस तथा ग्रौर ग्रौर जगहों से है । केवल 8 परसेंट के करीब इनकम टैक्स से है । तो हमारी सोशलिस्ट एकोनामी तो ग्रभी नहीं है । हमारी मिक्स्ड एकोनामी है, पब्लिक सेक्टर भी है ग्रौर प्राइवेट सेक्टर भी है । लेकिन पब्लिक सेक्टर में सबसे बड़ी हमारी गड़बड़ी यह है ग्रौर सबसे पुरानी है कि हमारा ग्रादर्श बहुत ऊंचा है ग्रौर कहा जाता है कि हम तो सेवा भाव से कर रहे हैं, लेकिन सेवा भाव के साथ साथ हम ग्रामदनी भी देते हैं । ग्रभी तक 5 परसेंट डिविडेंड दिया करते थे ग्रौर ग्रब 6 परसेंट का एनाउंस किया है । 64 से पहले के जो हैं

उन पर 6 परसेंट और उसके बाद के जो हैं उन पर 5.5 परसेंट देंगे। कुछ बढ़ने की बात है। लेकिन अभी एक कमेटी की रिपोर्ट हम लोगों को मिली कि पब्लिक सेक्टर से ऐसा है कि कम से कम 14 परसेंट प्राफिट देवें तब वह पब्लिक सेक्टर कही जाय। अभी हमारे लोहे के कारखाने हैं, बहुत दिनों के बाद कुछ प्राफिट उन्होंने दे दिया, बाकी मौज करते हैं। तो हमारे यहां आज तो प्राफिट 6 परसेंट है वह मैं उम्मीद करता हूं अगले सालों में 6 से 7 और इसी तरह बढ़ता जायगा और देश की आर्थिक कमी को पूरा करेगा। क्योंकि जहां हमारा 34 अरब रुपया लगा है वहां से अधिक से अधिक पब्लिक फंड में, सेंट्रल फंड में रुपया जाना चाहिए। यह तो उसके बारे में हुआ।

अब मैं थोड़ा आपका ध्यान सर्विसेज की तरफ दिलाना चाहता हूं। अभी जो कहा गया कि टापहेवी सर्विसेज हैं तो, जरूर मैं इससे कुछ सहमत हूं कि टापहेवी है। यह टापहेवी तो हैं ही साथ ही सुपरवाइजरी स्टाफ बहुत ज्यादा है। एक फिटर मुझ से कह रहा था कि मेरे काम को देखने के लिये इतने आदमी हैं कि मैं काम नहीं कर पाता। नीचे से लेकर ऊपर वह गिना गया। फिटर एक ही है, उसका काम देखने के लिए चार्ज मैन आता है, फिर असिस्टेंट पी० डब्ल्यु० आई आता है, फिर पी० डब्ल्यू० आई०, फिर असिस्टेंट इंजीनियर आता है, फिर डिप्टी इंजीनियर आता है और फिर चीफ इंजीनियर आता है। यानी एक फिटर के काम को देखने के लिए, उसकी देख भाल करने के लिए, इतने सुपरवाइजर हैं। तो सुपरवाइजरों की संख्या कम की जा सकती है। जो बढ़ोतरी की बात आज हो रही है वह लोअर लेवेल पर जहां चार हुई होगी वहां आफिसरों का अनुपात शायद 4 के बजाय 10 हो गया होगा। यह आप अच्छी तरह से देख लें, कि जिस अनुपात में कारकुन बढ़े हैं उस से कई गुना अनुपात में देखभाल करनेवाले बढ़े हैं। जहां अधिक देखभाल करने वाले बढ़ेंगे वहां काम सही नहीं हो सकता, वहां टाल मटोल होता है। इस तरफ भी मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं।

एक मैंने बजट में देखा कि स्लीपर के बारे में आपने कहा कि जहां लोहे और लकड़ी के स्लीपर कम पड़ते हैं वहां हम चाहते हैं कि कांक्रीट के स्लीपर से उसकी कमी को पूरा करें। लेकिन मैं इस तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं कि कृपा कर के सीमेंट को अपने अन्दर कम से कम प्रयोग करने की कोशिश करें क्योंकि सीमेंट का अब भी बड़ा दुरुपयोग होता है। आप केवल लखनऊ के यार्ड को देख लें जो सीमेंट का बना हुआ है और सीमेंट का प्लेटफार्म बना हुआ है। वह प्लेट-फार्म मैं सन् 52 से देख रहा हूं, करीब करीब तीन, चार दफा, बन चुका है। बनता है, टूटता है। सीमेंट का अनुपात क्या पड़ता है, बालू का क्या पड़ता है, पता नहीं। तो कहीं रेलवे का स्लीपर भी आप सीमेंट का तैयार करें, मैं नहीं कहता कि ईमानदारी उस में नहीं होगी, हो सकती है, लेकिन डर है कि लोअर लेविल पर जो बनेगा तो वह स्लीपर कहीं खिसक जाय तो हमारा ऐक्सिडेंट न हो जाय, इसलिए हमारा कहना है कि लोहे और लकड़ी का ही करें और सीमेंट के स्लीपर पर न जायें तो ज्यादा अच्छा होगा।

अब मैं आपका ध्यान एक तरफ और दिलाना चाहता हूं कि अभी जोन की बात हुई। आपने कहा भी है कि हम यह डीजेला-इजेशन और एलेक्ट्रिफिकेशन करने जा रहे हैं। लेकिन फिर भी एक भाई ने कहा कि जहां एयर कंडीशन्ड गाड़ियों की बात है, वहां वह चाहे थर्ड क्लास की हों चाहे फर्स्ट क्लास की हों, वह सब बड़ी लाइन में कन्फा-इन्ड हैं। छोटी लाइन में नहीं हैं। हमारा एन० ई० आर० छोटी लाइन में है। तो छोटी लाइन में एयर कंडीशंड नहीं है। अगर कहीं है तो फर्स्ट क्लास का है, थर्ड

[श्री सिंहासन सिंह]

क्लास का कोई नहीं है, । तो क्या अपराध छोटी लाइन ने किया है कि उस में थर्ड क्लास के एयर कंडीशन न बनायें । कहीं पर नहीं है । वैसे ही एलेक्ट्रिफिकेशन और डीजेलाइजेशन में भी आपका दृष्टिकोण दो है । बड़ी लाइन में सारा एलेक्ट्रिफिकेशन है और डीजेलाइजेशन है । हो सकता है कि दोनों मंत्री बड़ी लाइन के हों, बड़ी लाइन से आ रहे हों, या जो भी हो लेकिन छोटी लाइन में नहीं है । छोटी लाइन में केवल कानपुर से लखनऊ के बीच में दो बोगी की एक डीजेल कूपें चलती हैं । और कहीं नहीं है । आप कहीं नहीं देखेंगे और बड़ी लाइन में डीजेल के इंजिन हैं, एलेक्ट्रिक के इंजिन हैं । तो इस तरफ भी आप ध्यान दें । फिर आपने कहा, बड़ा अच्छा है कि अब आप डीजेल और एलेक्ट्रिक इंजिन इतना बढ़ा रहे हैं, हम चाहते हैं कि इस से स्पीड बढ़ाने की बात हो । आप कलकत्ता और मद्रास वगैरह में डीजेल इंजिन लगा रहे हैं । कलकत्ता से आसनसोल तक एलेक्ट्रिक का और फिर उस के बाद डिजेल इंजिन लगा रहे हैं । कालका मेल में तो इस तरह की तेज रफ्तार की गाड़ी गौहाटी से भी चलनी चाहिये । गौहाटी भी हमारा एक बड़ा सेंटर है, वहां के लिए भी तेज गाड़ी होनी चाहिए । वहां आपने डीजेलाइजेशन और इलेक्ट्रिफिकेशन नहीं किया है । वह डीजल ऐरिया है । आप की बरौनी रिफाइनरी वहां है इसलिए उस ऐरिया में भी आप डिजेलाइजेशन चला सकते हैं ।

इसके बाद मैं आपका ध्यान कर्माशयल क्लर्कस के बारे में दिलाना चाहता हूं । मैं ने उन के बारे में लिखा भी है कि उन के साथ बड़ी ज्यादती हो रही है । यह जितने भी आप के कर्माशियल क्लर्क्स हैं वे सब से ज्यादा पैसा कमाने वाले हैं । आप के लिए वे पूंजी अर्न करते हैं, आप को पूंजी देते हैं । एक कर्माशियल क्लर्क टिकट भी काटता है, आपके गुड्स को पहुंचाता है, खजाना लेता भी है और खजाना जमा भी करता है । उसकी 6 महीने की ट्रेनिंग होती है । उन की मिनिमम क्वालिफिकेशन टैंथ क्लास होती है, अब इंटर-मीजिएट हो गयी होगी । उसी तरह से और क्लर्कस हैं, टी० सी० हैं, आफिस क्लर्कस हैं उन की भी मिनिमम क्वालिफिकेशन वही है लेकिन उन की लाइफ उन से कई गुना ज्यादा अच्छी है । प्रमोशन का अनुपात भी उनका अपेक्षाकृत ऊंचा है । मैंने इस चीज को पहले भी कहा था और आज फिर कहना चाहता हूं कि अगर किन्हीं दो कैटेगरीज में योग्यता एक ही रक्खी हो तो उन में जो अधिक जिम्मेदारी का काम करने वाले लोग हैं उन को अधिक तनख्वाह मिलनी चाहिए, अधिक ग्रेड मिलना चाहिए लेकिन वह आज नहीं मिल रहा है । इस का शायद यह कारण रहा हो जैसे कि हमारे आई० सी० एस० के मुकाबले में इंजीनियरों की तनख्वाह कम होती है, पुराना जमाना रहा होगा इंजीनियरों को डाक्टरों को और भी जरिए कितने उन के हैं इसलिए वेतन कम रहा होगा और चूंकि हमारे एडमिनिस्ट्रेटिव अफसरों का आमदनी का जरिया नहीं है इसलिए उनका वेतन ज्यादा रक्खा हो उसी तरह से शायद यह भी खयाल हो कि कर्माशयल क्लर्कस चूंकि पबलिक से डील करते हैं उनको 10 पैसे मिल जाते होंगे इसलिए उनका वेतन बढ़ाने की जरूरत नहीं है लेकिन मेरा कहना है कि अगर आप करप्शन के आधार पर किसी का वेतन या ग्रेड कम करेंगे तो वह उचित कार्य नहीं होगा क्योंकि इस तरह से आप उसे इनडाइरक्टली भ्रष्टाचार करने के लिए प्रेरित करते हैं और बाध्य करते हैं । इसका तो मतलब यह होगा कि आप खुद भी चाहते हैं कि करप्शन बढ़े । जिनकी कि पबलिक से डीलिंग हो और जिनके कि हाथों में हजारों रुपये आते हों उन को यदि आप उचित तनख्वाह नहीं दें और 100-150 ही देवें तो उनका लालच बढ़ेगा और वह पबलिक से नाजायज तौर पर पैसा लेंगे

मैं ने यह चीज पहले भी कही थी और आज फिर कहना चाहता हूं कि सारे रेलवेज़ की जिम्मेदारी आप के ऊपर है । कृपालानी कमेटी ने भी इस चीज़ पर ध्यान दिया था और उस के लिए अपनी रिपोर्ट में कहा था । पहले आप उन का वेतन बढ़ाइये तभी आप उन से ईमानदारी की आशा कर सकते हैं। मैं जानता हूं कुछ आदमियों ने प्रतिज्ञा भी की थी कि वे घूस नहीं लेंगे लेकिन वह उस के लिए मजबूर कर दिये गये । उन के ऊपर के अधिकारी ने यह समझ कर कि वह घूस लेते ही होंगे उनसे अपने लिए पैसा ऐंठा और हालांकि वह नहीं लेते थे लेकिन उस को अपने अफसर को देनी पड़ी । अब आप ही बतालाइये कि वह कहां से उनको देवे ? अब जिसकी मनी डीलिंग है जो पे क्लर्क है जिसे तनख्वाह बांटनी होती है उसका ग्रेड ज्यादा है तो इस से एक आफिस में हार्ट बरनिंग होती है । इसलिए मेरा ख़याल है कि इधर आप ध्यान दें ।

मैं पहले भी कह चुका हूं और अब भी आप का ध्यान दिलाना चाहता हूं और मेरे विचार में आपने पार साल इस बारे में जवाब भी दिया था कि रिटायर्ड हैंड्स को फिर रिइम्प्लाय नहीं करना चाहिये । श्री एच० जी० वैल्स ने एक जगह लिखा है कि किसी आदमी को ईमानदार और एफिशिएंट बनाये रहने के लिए दो ही कारण होते हैं उसका कैरक्टर रोल और एफिशिएंसी बार । यह दो चीजें उसकी होती हैं । अब अगर कोई आदमी सुपरऐनुएटेड हो चुका है तो उसका न तो कैरक्टर रोल आप के हाथ में रह जाता है और न ही एफिशिएंसी बार रहती है । अब सुपरऐनुएटेड आदमियों को रिइम्प्लाय नहीं किया जायगा इसके लिए आप ने पार साल भी कहा था लेकिन अभी मैं ने देखा, होम मिनिस्ट्री से मुझे मालूम पड़ा कि गवर्नमेंट में 200 सुपरऐनुएटेड आदमियों को रीइम्प्लाय किया गया है । रेलवेज़ के बारे में क्या पोजीशन है वह मुझे मालूम नहीं लेकिन यहां भी वही हालत होगी ज्यादा ही होगी । मुझे आशा है कि रेलवे मंत्री इधर पुनः ध्यान देंगे ।

आख़िर में मैं सैलून की बात कह कर ख़त्म करूंगा । डा० राम सुभग सिंह मुस्करा रहे हैं । मेरा निवेदन है कि आज के प्रजातंत्री युग में यह जो ऊंचे और नीचे का स्तर है वह ख़त्म होना चाहिए । आज समाज में यह जो ऊंच, नीच का भेद भाव और दोनों में भारी असमानता है यह मिटनी चाहिए । अब यह असमानता नहीं तो क्या है कि एक रेलवे का अफसर तो 8, 10 पहियों के सैलून में चलता है और उसी के बगल के डिब्बे में तिल रखने की भी जगह न हो और मुसाफिर एक दूसरे पर गिर पड़ रहे हों । आज जरूरत इस बात की है कि इन सैलूंस को आप ख़त्म कीजिये । अगर आप अफ़सरों को उन में जाने से नहीं रोक सकते हैं तो यह सैलूंस को उड़वा दीजिये और उन के रेल के आर्डिनेरी डिब्बा में बदल दीजिये जिस से आम जनता को कुछ राहत महसूस हो सके ।

डा० राम सुभग सिंह : आप अपना सरेंडर करवा दीजिये ।

श्री सिंहासन सिंह : आप कर दीजिये । जब श्री लाल बहादुर शास्त्री मिनिस्टर हुए तो उन से भी मैं ने कहा था कि भाई देखो लाल बहादुर जी आप तो गरीबों में से आये हैं, इसलिए आप आलीशान कोठी में न रहकर फ्लैट में रहिये तो उन्होंने कहा था कि भाई जहां तक मेरा ताल्लुक है मैं तो फ्लैट में रहने के लिए तैयार हूं लेकिन मेरे और दूसरे साथी मिनिस्टर्स इसे पसन्द नहीं करेंगे । आज हालत यह बन गई है कि जो समाज हमने बना लिया है उस समाज से बाहर निकलने की कोई हिम्मत नहीं कर सकता । इसलिए आप इन को एक आधार मत बनाइये । लेकिन मैं यहां पर यह जरूर कहूंगा कि 800 सैलूंस हमारे हैं अगर इन को गाड़ियों में हम तब्दील कर दें तो काफ़ी हद तक ओवरक्राउडिंग का मसला हल हो सकता है । इन सैलूंस का नाम

[श्री सिंहासन सिंह]

इंस्पेक्शन गाड़ियां हैं। आज के जमाने में जब कि इतनी श्रोवरक्राउडिंग है यह सैलूंस या इंस्पक्शेन गाड़ियां कायम रहने देना अनुचित है। इस के अलावा अब तो हर एक जगह आप के अफसरों के लिए रैस्ट हाउस बन गये हैं। हर 40, 50 मील के फासले पर रेलवे अफसरों के लिए रेस्ट हाउस बने हुए हैं। इसलिए इन सैलूंस अर्थात् इंस्पक्शेन गाड़ियों के कायम रहने का कोई जस्टिफिकेशन नहीं है।

मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इन चीजों पर अवश्य ध्यान देंगे। चूंकि सभापति महोदय चाह रहे हैं कि मैं अपना स्थान ग्रहण कर लूं इसलिए मैं बैठ जाता हूं बाकी पांच बजने में एक, दो मिनट ही रह जाते हैं।

Shri N. R. Laskar (Karimganj): I have very little time today. So I want to utilise it to pay my tribute to the raiway personnels who died during the recent conflict with Pakistan, discharged their duties meritoriously. They, the Railway employees in general, have earned a name for themselves for their willingness to meet any challenge for the sake of the country. And the country as a whole has recognised this.

So far as the budget is concerned, I welcome it, because on many aspects of their activities, the railways have shown remarkable progress and registered better performance this time. It is heartening to see the railways entering the Fourth Plan period with the increased transport capacity in terms of rolling stock and which is somewhat ahead of demand. In a planned economy like ours, this is as it should be; transport facilities should be ahead of demand so that our raw materials for industrial units and other necessary goods and materials could move quickly and easily so that pace of industrialisation does not receive a setback.

Another significant fact to be noted is the stage at which the railways have reached in regard to self-sufficiency. I think on this point we should admire their performance. So far as rolling stock and mechanical track materials are concerned, they have attained full self-sufficiency. But I think they should not stop there.

Mr. Chairman: The hon. Member might continue tomorrow.

The House stands adjourned till 11 a.m. tomorrow.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the clock on Thursday, March 3, 1966/Phalguna 12, 1887 (Saka).

GMGIPND—LS II—2955 (ai) LS— 24-5-66—1020.