

(eee) suggest, advise or recommend to the Central Government or any State Government for the establishment of institutions or rural Universities for the promotion of higher and advanced study in rural areas."

*The motion was negatived.*

**Mr. Chairman:** The question is:

"That clause 12, as amended, stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

Clause 12, as amended, was added to the Bill.

#### COMMITTEE ON PRIVATE MEMBERS' BILLS AND RESOLUTIONS

##### THIRTY-NINTH REPORT

**Shri Altekar (North Satara):** I beg to move:

"That this House agrees with the Thirty-ninth Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions, presented to the House on the 23rd November, 1955".

This is a Report in connection with the allotment of time for the Resolutions that are to be discussed today. Resolution No. 1 was allotted 3 hours, out of which 8 minutes have already been spent and 2 hours and 52 minutes remain. As a matter of fact, the whole of the time at our disposal today will be taken up by this Resolution. But if somehow or other discussion on this Resolution is finished earlier, there are the other Resolutions, the allotment of time for which is mentioned in the Report. I would not again read it out and I commend this Report for the acceptance of the House.

**Mr. Chairman:** The question is:

"That this House agrees with the Thirty-ninth Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions, presented to the House on the 23rd November, 1955."

*The motion was adopted.*

#### RESOLUTION RE REGROUPING OF RAILWAYS

**Mr. Chairman:** Now, we will take up Private Members' Resolutions. Shri Raja Ram Shastri will continue.

**श्री आर० आर० शास्त्री (जिला कानपुर मध्य) :** मैंने पिछली बार अपने प्रस्ताव पर बोलते हुए यह बतलाया था कि मेरे प्रस्ताव का यह उद्देश्य है कि रेलवे का पुनर्संगठन जो अभी हुआ है उस पर विचार करने के लिये और उसमें सुधार करने के लिये एक कमेटी बनाई जाये। यह प्रस्ताव कोई मेरा निजी प्रस्ताव नहीं है। रेलवे मुहकमे में जो कर्प्शन है उसकी जांच करने के लिये जो कमेटी (समिति) बनाई गई थी सदस्यों की तरफ से उस कमेटी ने ही यह सिफारिश की है कि :

"The question of the existing size of the zones should be reviewed by a small high-power technical committee."

तमाम देश का दौरा करने के बाद, काफ़ी लोगों से जानकारी हासिल करने के बाद, कमेटी इस नतीजे पर पहुंची कि पूरी समस्या पर फिर से विचार किया जाय। मैं कमेटी की रिपोर्ट को देख रहा था, उसमें एक जगह पर इस बात पर सन्तोष प्रकट किया गया कि ईस्टर्न रेलवे (पूर्वी रेलवे) को दो हिस्सों में बांटा जाने वाला है और कमेटी के ऐसा लिखने के बाद मेरा यह खयाल हुआ कि दूसरी रेलवे जोन्स (रेलवे विभाग) भी इस तरह की हो सकती है कि जहां बकलोड (अधिक कार्य) है और जैसे ईस्टर्न रेलवे में इस बात की जरूरत समझी गई कि उसके दो हिस्से कर दिये जायें, इसलिये सम्भव हो सकता है कि दूसरी रेलवेज पर भी इतना बोझ पड़ गया हो जिसके लिये कि उन पर भी फिर से विचार किया जाय। इस वक्त में जो रेलवे की रिग्रुपिंग (पुनर्संगठन) हुई, हमारे देश का बंटवारा हुआ, देशी रिवासतों

[श्री आर० आर० शास्त्री]

का खात्मा हुआ और रेलवेज का राष्ट्रीयकरण हुआ, उन तमाम बातों की वजह से इस बात की आवश्यकता हुई थी कि रेलवेज का पुनर्संगठन किया जाय लेकिन कमेटी ने भी इस बात पर जोर दिया है कि जिस ढंग से इस वक्त में पुनर्संगठन किया गया वह अल्पबाजी में हुआ और पूरी समस्या पर अन्धवी प्रकार से गौर नहीं किया गया था और रेलवे की जो अलग अलग एक एक जोन बनाई गई हैं वह बहुत काफ़ी बड़ी हैं। मुझे इस बात की बड़ी खुशी है कि कमेटी की जो रिपोर्ट है उस पर रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव श्री शाहनवाज खां के भी दस्तखत हैं। आज मुझे बड़ा आश्चर्य होगा अगर श्री शाहनवाज खां जिन्होंने ने कि कमेटी में बैठ कर वहां से इस तरह की सिकारिश की है वह आज जब मैं उस के लिये हाउस के सामने एक प्रस्ताव लाया हूं तो वह मेरे प्रस्ताव के समर्थन में स्वीच न दें। कमेटी में बैठ कर जो उस के लिये हमारा साथ दें और हमारी आवाज में अपनी आवाज मिलायें और उस की पूर्ति के लिये जब हम हाउस में प्रस्ताव पेश करें तो गवर्नमेंट उसको न माने, वह एक बड़े आश्चर्य की बात होगी। मुझे ऐसा सोचना नहीं चाहिये क्योंकि मुझे पूरा विश्वास है कि माननीय सभासचिव मेरे प्रस्ताव का यहां हाउस में समर्थन करेंगे और यदि वे इस का समर्थन करेंगे तो मुझे पूरा विश्वास है कि हमारे रेलवे मंत्री महोदय उस सिकारिश को जरूर स्वीकार कर लेंगे।

इस वक्त जो रेलवे की जोन्स हैं और जो पिछली बार पुनर्संगठन किया गया था, उनके साइज पर उरा और करिये। नार्थवे रेलवे जोन का कट माइलेज (लाइन की तीलों में सम्बाई) ६०४० है। ईस्टन जोन के तौ दो हिस्से हो गये। ईस्टन जोन का कट माइलेज ५६७५ और नार्थ ईस्टन जोन का ४८०१ जबकि सदर्न का ६०२४, सेंट्रल

का ५४२८ और वेस्टन जोन का कट माइलेज ५५५२ है। अगर आप दुनिया के दूसरे देशों से जहां रियुनिंग हुई है उन से अपने जोन्स का मुकाबला करेंगे तो पायेंगे कि हमारे रेलवे में कट माइलेज का साइज दूसरे देशों की बनिस्वत बहुत ज्यादा है और जिस का लाजिमी नतीजा यह होगा कि उसकी बकिंग (कार्य संचालन) के अन्दर तरह तरह की खराबियां पैदा हो सकती हैं। इन्फ्रामायरी कमेटी (जांच समिति) ने इस बाब पर भी खास तौर से ध्यान दिलाया है कि मौजूदा वक्त में जो रेलवेज का साइज (सम्बाई) है वह बहुत ज्यादा है और उस को देखते हुए इस पर विचार होना चाहिये। सिर्फ इतना ही नहीं, थोड़ी देर पहले इस कमेटी के एफिशिएंसी न्यूरो (कार्यक्षमता विभाग) ने जांच की थी कि जो रियुनिंग हुई है उससे वर्कलोड कितना बढ़ा है उसने अपनी रिपोर्ट में लिखा है कि नार्थन (उत्तर) रेलवे में वर्कलोड १२८ है, ईस्टन जोन में २३२ हुआ, नार्थ ईस्टन में ११८, सदर्न (दक्षिण रेलवे) में १३८, सेंट्रल (मध्य रेलवे) में १२८ और वेस्टन रेलवे जोन में वर्कलोड १०५ हुआ। तो जो रियुनिंग की गई और उसकी वजह से जो काम बढ़ा और वर्कलोड बढ़ता गया और हमें ईस्टन रेलवे को दो हिस्सों में बांटना पड़ा, आप देखेंगे कि ऐसी कोई रेलवे नहीं है जिस न वर्कलोड न बढ़ गया हो और जब वर्क बढ़ाया तो मानी हुई बात है कि एफिशिएंसी पर उसका असर पड़ेगा। रिपोर्ट में इस बात पर काफ़ी जोर दिया गया है कि एफिशिएंसी पर इस वर्कलोड का काफ़ी असर पड़ा है। कमेटी ने अपनी रिपोर्ट के लक्षे १०९ पर लिखा है :

"Due to the speed with which regrouping of the railways was effected, the question of co-ordination and proper supervision was ignored and the departmental systems were left untouched."

मैं माननीय मंत्री से सिफ़र इतनी सिफ़ारिश करूंगा कि कोई काम किसी मीके पर धर कर जल्दी में हो गया हो और हम वह महसूस करते हैं कि उस को बर्किंग की बजह से हमारे काम में कोई अड़चन पड़ती है या नुकसान होता है तो यह कोई बजह नहीं मालूम पड़ती है कि चूंकि एक जगह कायम कर दी गई है, इसलिए उसको किसी भी हालत में हम चेंज नहीं कर सकते। मैं माननीय मंत्री जी से इस बात की सिफ़ारिश करूंगा कि वे इस बात पर और करें कि जो रेलवेज की रिपुर्गिण हुई है, उस पर फिर से विचार करें और आवश्यक तबदीली करें। और मैं आशा करता हूँ कि हम जो कुछ यहाँ पर कह रहे हैं माननीय मंत्री जी उस को स्वीकार करेंगे।

करप्शन कमेटी (अष्टाचार समिति) को आप पूरी रिपोर्टों को पढ़िये उस में आप पायेंगे कि एडमिनिस्ट्रेशन की एफिशिएंसी के बारे में क्या लिखा है। बर्कलोड के बढ़ने का एफिशिएंसी पर कितना एडवर्स एफ़ेक्ट (बुरा प्रभाव) पड़ा है यह आप को उस रिपोर्ट में पढ़ने को मिलेगा। हजारों कोस की दूरी पर बैठे हुए एक मनेजर से आप उम्मीद करें कि वह अपनी नीचे के घमले में पूरी तरह से डिस्प्लिन कायम रख सके और ठीक तरह से काम की देखभाल कर सके और जांच कर सके, तो यह चीज कैसे हो सकती है, यह मुमकिन नहीं है। कमेटी ने इस की तरफ़ अपनी रिपोर्ट में ध्यान दिलाया है और बतलाया है कि इस बर्कलोड के बढ़ने का क्या नतीजा हुआ है। हमारी सारी एकोनामी (अर्थ व्यवस्था) और सारा दृष्टिकोण तो इस बात पर चलता है कि हम एक सेंट्रल पावर को डिस्ट्रिब्यूट कर केने पक्षपाती हैं। हम समझते हैं कि किसी काम को जो मैन आन दी स्पैट (स्थानीय व्यक्ति) होता है, वह उसको अच्छी तरह से समझ पाता है और बख़ूबी अंजाम दे सकता है आखिरी नतीजा इसका यह हुआ कि जिस आदमी को काम करना है वह बिलकुल

बीटम (निचले स्तर) पर एक जगह है और जिनके स्लस (नियम), रेगुलेशन (विनियम) और जिन के आर्डर्स (आदेश) चलते हैं वह हजारों कोस की दूरी पर बैठे हुए हैं, इन दोनों के बीच में आज आप देखते हैं कि कितना बड़ा भारी गैप (अन्तर) मौजूद है और उसके कारण मैं तो समझता हूँ कि जो करप्शन है वह गनीमत है और यह तो बड़े ताज्जुब की बात है कि करप्शन और इस से ज्यादा क्यों नहीं हुआ। कमेटी ने अपनी रिपोर्ट में बराबर इस बात के ऊपर ध्यान दिलाया है और कहा है कि यह जो डिस्ट्रिब्यूशन (विकेन्द्रीकरण) किया गया है यह नामुनासिब है और इस का बहुत बुरा प्रभाव पड़ा है। मैं उम्मीद करता हूँ कि कमेटी की इस बात पर गौर किया जायगा और इस बात की कोशिश की जायगी कि रेलवेज के साइज को ज़रा कम किया जाय। उदाहरणार्थ कमेटी ने अपनी बात को मज़बूत करने के लिये एक जगह पर लिखा है कि अभी हमारे देश का रेलवे का डेलिगेशन (शिफ्टमंडल) सोवियट यूनियन (रूस) गया हुआ था और उसके बारे में कमेटी ने यह लिखा है :

"In this connection the Indian Railways Delegation that recently visited Russia reports that the total route mileage in Russia is about 75,000 miles which is worked by 41 administrative units and that the route mileage per unit varies approximately between 1200 to 2000 miles."

आखिर को जब हमारा डेलिगेशन किसी जगह जाता है और वहाँ पर स्टडी करने के बाद किसी नतीजे पर पहुँचता है और देश की भलाई के खातिर किसी चीज को अपनाते की सिफ़ारिश करता है तो हमें उसकी बात पर ध्यान देना चाहिये और उसकी सिफ़ारिश को अपनाना चाहिये। हमें दूसरे देशों के तजुबों से फ़ायदा उठाना चाहिये और उनसे सबक लेना चाहिये। हमने जब रेलों का रिपुर्गिण किया था और

[श्री आर० आर० शास्त्री]

६ यूनिट्स (विभाग) बनाई थीं तो इसलिये बनाई थीं कि कम बहुत बढ़ गया था और बर्कलोड को कम करना दरकार था और पिछली दफ़ा जब कमेटी की रिपोर्ट निकली थी उसमें यह कहा गया था कि जब भी रिग्रुपिंग की जायगी तो उस पर विचार किया जायगा और हम को और इस सदन को विचार करना है कि थोड़ी सी यूनिट्स हों जो सेंट्रलाइज्ड (केन्द्रित) हों और ज्यादा दूर तक के एरियाज (क्षेत्रों) को देखें, इस से एफिशियेंसी बढ़ सकती है या ज्यादा यूनिट्स हों लेकिन साइज छोटा हो ताकि बड़े बड़े अफसरान सारी कार्यवाही को ठीक तौर से देख सकें ।

इन दोनों में से मेरा अपना खयाल है कि छोटा साइज हो जाय और ज्यादा यूनिट्स बन जायें तो कोई नुकसान नहीं है । हमें इस दृष्टिकोण से इस चीज को देखना पड़ेगा । इस सम्बन्ध में मैं सदन का ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहता हूँ कि ऐन्सिडेन्ट्स एन्क्वायरी रिव्यू कमेटी (दुर्घटना पूछताछ पुनर्विलोकन समिति) और रेलवे करप्शन एन्क्वायरी कमेटी दोनों की एक राय है और वह राय यह है :

“Under present conditions, the jurisdiction assigned to different categories of Inspectors is in many cases excessive. This jurisdiction should, therefore, be suitably revised.”

कमेटी भी इस नतीजे पर पहुंचती है कि जो प्रेजेंट कंडीशन्स हैं, इस वक्त जो हालत चल रही है, उस को देखते हुए धाय को उस पर ध्यान देना होगा और ठीक करना पड़ेगा ।

१९४७ में जो इंडियन रेलवे एन्क्वायरी कमेटी बनी थी उस की इस राय की ओर भी मैं माननीय मंत्री का ध्यान दिलाना चाहता हूँ :

“The question of what is the most suitable system of organisa-

tion for Indian Railways will, however, become one of first importance in a few years' time when the problem of regrouping is seriously examined. It will then have to be decided whether this regrouping should be on the basis of a small number of large divisionalised Railways or of a large number of departmentalised Railways of limited size.”

मैं यह समझता हूँ कि तयाम एन्क्वायरी कमेटी की रिपोर्ट इस बात पर हिज होती है कि जो रिग्रुपिंग किया गया है वह जरूरी था । मैं भी कहता हूँ कि रिग्रुपिंग जरूरी है, लेकिन जिस ढंग से किया गया और जो तरीका अख्यार किया गया है वह तरीका इस तरह का नहीं है जिस से हमारा काम चल सके । जो एफिशियेंसी हम लाना चाहते हैं उस को देखते हुए यह रिग्रुपिंग ठीक नहीं है । इसलिये इस चीज की आवश्यकता महसूस होती है कि जो कुछ मैं कह रहा हूँ उस को मान लिया जाय ।

अभी कुछ दिन पहले मैं समाचारपत्र पढ़ रहा था कि रेलवे वर्कर्स की एक कांफ्रेंस हो रही थी और उस में इस सदन के एक माननीय सदस्य श्री फ्रैंक ऐन्थनी ने इसी सब्जेक्ट पर बोलते हुए अपनी यह राय दी थी :

“He suggested that the whole subject of regrouping of Railways should be reviewed in view of the targets set in the second Plan.

Because of the unwieldy nature of the zones and the increasing gap between officers and other staff there had been a definite decline in operational efficiency”.

मेरा खयाल है कि यह बहुत सही बात है । जो लोग इस सब्जेक्ट का अध्ययन करते हैं उन का कहना यही होता है कि जो तरीका अख्यार किया गया है, उस से काम की एफिशियेंसी कम हो रही है । ठीक

बात है। जहाँ तक माननीय मंत्री जी का ताल्लुक है और जो काम उन को करना पड़ता है, उस को देखते हुए वह सन्तुष्ट हो सकते हैं कि जो काम हो रहा है वह सही तौर से हो रहा है, यह तो अपने अपने विचार का फर्क है। मैं समझता हूँ कि जो चीज मैं कह रहा हूँ वह अच्छी चीज है और इस को आप को मानना पड़ेगा। इस वक्त हमारे सामने सेकेन्ड फाइव इन्धर प्लैन (द्वितीय पंचवर्षीय योजना) आ रही है, हैवी इंडस्ट्रीज (बड़े उद्योग) के ऊपर काफी जोर है, आज हम देखते हैं कि तीन स्टील प्लैन्ट (इस्पात संयंत्र) बनेंगे, स्टील प्लैन्ट बनने पर कोल (कोयला) को इधर से उधर ले जाना पड़ेगा, सीमेंट का प्रोडक्शन (उत्पादन) बढ़ेगा, ऐग्रिकल्चर (कृषि) का भी प्रोडक्शन बढ़ेगा। जब देश के अन्दर ऐग्रिकल्चर का प्रोडक्शन, इन्डस्ट्रीज का प्रोडक्शन और सारी दूसरी चीजों का प्रोडक्शन बढ़ता चला जायेगा तो मानी हुई बात है कि रेलवेज पर उतना ही ज्यादा बोझ बढ़ता जायेगा। अगर रेलवेज के अन्दर किसी तरह से भी एफिशियेंसी की कमी हुई तो हो सकता है कि कुछ समय बाद हम इस नतीजे पर पहुँचें कि इस का प्रभाव हमारी सेकेन्ड फाइव इन्धर प्लैन की सफलता पर भी पड़ा है। अगर इस चीज पर हम पहले से विचार कर लें तो हो सकता है कि जिस जिस जगह पर हमें कमी नजर आये उसे हम दूर कर सकें।

हमारे देश के अन्दर जो विकास कार्य हो रहा है उस में हमें बहुत से कार्य करने हैं, बहुत सी बैकवर्ड एरियाज (पिछड़े हुए क्षेत्र) हैं उन को हमें दूसरी एरियाज से मिलाना पड़ेगा, हमें रेलवेज के माइलेज को बढ़ाना पड़ेगा, वाटरवेज (जल पथ), रोडवेज (सड़कों) और रेलवेज (रेल) यह जो तीनों तरीके परिवहन के हैं उन सब को हमें अपने विकास के लिये को-ऑर्डिनेट (समन्वय) करना पड़ेगा। यह

जो सारी समस्याएँ हमारे सामने हैं उन के लिये हमें एक लांग रेन्ज व्यू (दूरदर्शी दृष्टिकोण) लेना पड़ेगा और सारी समस्याओं पर एक साथ विचार कर के स्थायी रूप से उन का हल सोचना पड़ेगा। मैं समझता हूँ कि अगर कोई एक्सपर्ट कमेटी (विशेषज्ञ समिति) बैठेगी और वह सारी समस्याओं पर विचार करने के बाद रिपुर्पिंग के सम्बन्ध में, रेलवे में एफिशियेंसी लाने के सम्बन्ध में और सेकेन्ड फाइव इन्धर प्लैन के बारे में कोई सिफारिश पेश करेगी तो उस से रेलवे डिपार्टमेंट के वास्ते और देश के वास्ते, हर दृष्टिकोण से फायदेमन्द होगा और कोई वजह नहीं मालूम होती कि इस चीज को स्वीकार न किया जाये।

मैं इस बात को मानता हूँ, और ठीक ही कहा जाता है, कि पाटिशन (विभाजन) के कुछ ही समय बाद रेलवेज के सामने जो समस्याएँ आईं वह बड़ी कठिन थीं। मैं यह भी स्वीकार करता हूँ कि उन समस्याओं को हल करने के लिये काफ़ी तौर से कोशिश की गई और की जा रही है। मैं तो केवल इतना ही ख़ोर देना चाहता हूँ कि जो समस्याय हमारे सामने आगे आने वाली हैं वह बहुत बड़ी समस्याएँ हैं और रेलवेज की सफलता पर ही बहुत कुछ हमारा भविष्य निर्भर करेगा। ऐसी हालत में मैं माननीय मंत्री जी से केवल इतना ही कहना चाहता हूँ कि आज आप मेरे इस प्रस्ताव को मानें या न मानें, या रद्द कर दें, लेकिन इतना याद रखें कि अगर किन्हीं वजूहात से सेकेन्ड फाइव इन्धर प्लैन में किसी जगह कोई कमी आई तो उम्र की तमाम जिम्मेदारी रेलवे विभाग पर डाल दी जायेगी और यह कहा जायेगा कि हम तो क्लगनी चीज की तरक्की करना चाहते थे, क्लगनी इन्डस्ट्री को बढ़ाना चाहते थे, इस जगह का माल उस जगह छे जाना चाहते थे, लेकिन चूंकि रेलवेज में पूरी एफिशियेंसी नहीं आ सकी इसलिये हम इस कामों को नहीं कर सके। और

[ श्री भार० भार० शास्त्री ]

सारी जिम्मेदारी रेलवे विभाग पर ही पड़ जायेगी। इसलिये मुझे उम्मीद है कि इस सदन के भन्दर जो भी विचार और सुझाव पेश किये जायें उन पर माननीय मंत्री जी विचार करेंगे। आज हम इस पर विचार नहीं कर रहे हैं कि यहां पर लोग क्या सुझाव देते हैं जिस के ऊपर कि काम हो, यहां पर सीधा सवाल यह है कि एन्क्वायरी कमेटी की जो सिफारिश थी कि एक एक्सपर्ट कमेटी बनाई जायें जो पूरी समस्या पर विचार करे और बतलायें कि हमारे सामने जो समस्यायें हैं उन को हल करने के लिये हमें क्या करना है, उस को कार्यान्वित किया जाये।

मैं उम्मीद करता हूँ कि जो रेजोल्यूशन (संकल्प) सदन में पेश किया गया है उस पर सरकार सहानुभूतिपूर्वक विचार करेगी और उस को स्वीकार करने की कृपा करेगी, ताकि जो हमारी सेक्नेड फाइव इयर प्लान है देश के निर्माण का काम है उस में हम रेलवे की एफिशियेंसी की वजह से पूरी सफलता प्राप्त कर सकें।

**Mr. Chairman:** Resolution moved:

"That this House is of opinion that a Committee consisting of Members of Parliament and experts be appointed at an early date—

- (1) to examine the whole question of regrouping of Railway and to recommend to the Government measures for improving the administrative efficiency of the Railways; and
- (2) to consider the proposals for the expansion of railway transport in order to meet the increased demand on it during the Second Five Year Plan."

I have received notice of an amendment from Shri Shree Narayan Das and also Shri Radha Raman. I would like to hear the hon. Members how this amendment can be moved. I may

just indicate that, according to me, the first point that is raised in the resolution is about the regrouping of Railways, and so far as the amendment is concerned, it does not say a word about the regrouping of Railways. So far as the efficiency of the Railways is concerned, there is no difference in the wording and principles adopted in the resolution as well as in the amendment. So far as the question of expansion of Railways is concerned, there is no difference in principle in both; it is more or less the same. I would like, therefore, to be convinced how the amendment can be allowed to be moved.

**Shri Shree Narayan Das (Darbhanga Central):** I have just removed the first part of the resolution and have kept only the second part. By removing that part, I think the subject matter of the resolution is in no way less than that of the original resolution, because the committee that will be appointed will examine the working of the Railways, and the working of the Railways means the working of the regrouped Railways. Whether you mention the question of regrouping or not, the enquiry will be made through the working of the Railways. My purpose in removing this part is this. We have practically accepted regrouping; it was accepted by Parliament some time ago and I understand that it is not going in any way to be altered.

**An. Hon. Member:** Why not?

**Shri Shree Narayan Das:** Because Parliament has accepted it and every year we accept it and allot funds for that purpose. Therefore, the whole question of the working of the railways should be enquired into and hence I submit that this amendment is in order.

**Mr. Chairman:** I am very sorry I stand unconvinced by the speech of the hon. Member. According to me, so far as regrouping is concerned, it is really the important part of the Resolution. In respect of that there is no amendment proposed. The rest of the

Resolution and the amendment are the same. If he is against the Resolution, he can speak against it. But I do not see how I can allow this amendment and so I disallow this amendment.

**Shri S. V. Ramaswamy (Salem):** The resolution is in two parts. With regard to the first part, it is premature and with regard to the second part it is unnecessary and on both counts the Resolution should be voted out.

While inaugurating the regrouping of the Southern Railway, the then Minister of Railways, **Shri Gopalaswami Ayyangar**, said on the 14th April, 1951:

"The economic front is bristling with challenges. The intensified effort so badly needed in this direction must result in increased production and the benefits of such development cannot materialise or be fully realised without a rapid rationalisation and expansion of transport facilities. The implications of economic transformation and progress in terms of rail transport are more adequate and more efficient transport facilities than can be afforded by the resources of small systems confined to their respective restricted areas. Efficient and improved transport at an economic cost can be assured only by the larger capacity of an integrated wider organisation."

This was only in 1951. Subsequent other groupings took place in 1952 and 1953. But as I said, it is too early to assess the working of these groupings.

Possibly, this Resolution has been inspired by certain remarks made by the Corruption Enquiry Committee. The Committee have broadly stated thus:

"The Committee is stated to be of the view that the zonal system of railways had led to the absence of proper supervision and the

personal touch between the officers and their subordinates had been lost altogether. As a result of the lack of supervision, the chances of people becoming corrupt and inefficient had increased. It, therefore recommended that a committee of experts should go into the question of revising the existing six zones in order to have more sizeable zones for effective administration."

Regrouping was not done in a haphazard manner. It was done on certain sound principles. Before I take you to those principles, I would like to submit that this regrouping is nothing new to the Indian Railways. It has been taking place over a long period of time in the UK and USA and also in Canada. The main point that they have urged is that the present regrouping is not sizeable. Six zones are divided roughly into 6,000 miles, the largest being the Southern Railway. When we look into the regrouping of railways in other countries, it does not appear to be correct. Take for instance, UK. The railway system there is not so extensive as ours but it took a large number of years to regroup the 16 railways into four zones; it was spread over a period from 1923 to 1947. The traffic there is heavy; the country is small but still it took a long time for them to integrate the railways.

We have regrouped only recently and I think it is too early to have a committee to enquire into the working of the regrouping. Take another instance—the case of USA. Somehow those railways are very big. There were 56 railway systems and they were divided into 29 groups. Take for instance the Pennsylvania Railway which has got over 10,000 miles. That alone carries more than the entire Indian railway system's passenger and goods traffic. That is considered a feasible proposition and with its 10,000 miles of tract it is working quite efficiently. Take the Southern Pacific Railway. It has, I think, about 14,000 miles, extending from San Francisco down to the south and even that is working efficiently.

[Shri S. V. Ramaswamy]

With regard to Canada, the position is even worse. There are only two systems; 4-5 systems have been grouped into two: the Canadian Pacific and Canadian National. The latter has, I believe, about 23,000 miles whereas the former has 17,000 miles. None of our systems here have such an extensive area of mileage. Yet those systems seem to be working very efficiently.

As I said earlier, in regrouping these railways, certain principles had been enunciated. These principles were stated in the Memorandum on the formation of the Southern zone.

"There is no clear-cut formula or principle to decide what is the optimum size of a railway system and there are several factors to be considered in determining the economic size for proper management. Firstly, the extent of the area served by the system is an important point to be borne in mind. Secondly, the route mileage and track mileage of the consolidated system have to be taken into account. Thirdly, the equipment which must be employed for operating it—the number of locomotives, wagons, coaching vehicles,—affords another means of assessing the magnitude of the system. Fourthly, the volume of traffic likely to be handled by the unified system is of paramount importance. Fifthly, the number of employees on its pay roll suggests a further line of approach to the question of optimum size. Finally, financial aspect is of vital importance."

These are six solid principles on which they thought that regrouping should be done. They also suggested that this will result in large economies, which they have assessed on various grounds. On page 18, they have said:

"More important are those economies which result from the very functioning of a combined

larger system in place of separate units, each working by itself."

3 P.M.

The sources of such economies, they indicate, are firstly, the elimination of dual control at points where different railways meet, such as interchanged junctions, etc. There is next the possibility of more intensified utilization of power and other equipment. Thirdly, they have said, economies here will lead not only to saving in capital but also in the fixed charges and the expenditure on the maintenance of these assets. Fourthly, there are opportunities for improvements in routing and scheduling of the train services when they are planned for the whole zone. Fifthly, the unification will facilitate the programme of rationalisation of workshops and of workshop capacity. Sixthly, the centralization of purchases, handling and maintenance of stores materials will make for large savings. Lastly, the cumulative effect of the changes and improvement just enumerated will react on the general administrative machinery.

[SHRI BARMAN *in the Chair*]

They have published not only the memorandum on the Southern Zone but they have also published three other books on the memorandum for the formation of the Northern Zone, North-Eastern and Eastern Zone, and memorandum on the formation of Central Zone. In all these books the concluding paragraph is of the same pattern. For instance, in the memorandum on the formation of the Northern, North-Eastern and Eastern Zones, on page 41 they have said:

"What has been stated to the foregoing paragraphs is only a brief indication of the character of the economies from regrouping. The results of detailed investigations which will be undertaken prior to, and during the process, of, regrouping have to be awaited before the economies



from the unification may be estimated. It should be recognized that when the integration of the new railways is completed and when each system starts operating as an organic unit, the general efficiency of the system should substantially improve and the scope for economy will materially increase."

They have not only stated this but they have also stated that the benefit of this regrouping cannot be assessed immediately. For instance, they have stated that they anticipate three stages after which only they can assess the results of such regrouping. They have said on page 19 of the memorandum on the formation of the Southern Zone:

"The aggregate economies which may be expected to accrue from regrouping of the Southern Railways will thus be considerable. But it should be recognized that all these economies will not materialize immediately. Three stages may be distinguished for the realisation of the economies."

Firstly, they have said:

"In the primary stage the savings expected will be limited to such reduction of staff and redundant administrative establishments as could be effected immediately."

Secondly, they have said:

"The secondary stage sets in when the amalgamation process is completed. During this phase, a year or two at the outside, the greater co-ordination that comes under a unified management facilitates reorganization of train services and other related aspects of working. Economies from these changes are likely to be much larger than those observed, in the earlier phase."

Then, comes the final stage where they say:

"In the final stage, when the individuality of the different

units gets effected and planning of railway operations is based on the Zone as main unit, it is possible to effect major changes which will be productive of greater efficiency and economies."

So, in this report they have contemplated three stages. At best we can say we are only in the second stage. Therefore, I submit it will be too premature to assess the results of regrouping unless we pass through the third stage which the memorandum has mentioned. That will take some time and now to say that the whole question of regrouping be gone into and to recommend measures to improve the administration of railways is somewhat out of tune and premature.

Having said that I would like to submit that all is not satisfactory with the working. That is inherent in the great system of railways. I have heard one General Manager say that he has got a jurisdiction over 6000 miles and he is not able to cover the entire area. Even if he travels all the 25 days in a month sitting in a saloon he says he is not able to cover the area. There, is, therefore, some difficulty.

Then again, the regrouping has got the old company ideas which still seem to persist. After the regrouping even though all the railways are unified into the Indian Railway System still I find that the old company ideas persist. For instance, I travelled last month and the month before for about 4000 miles each month by the Indian Railways. I am submitting, Sir, that not one train—I am sorry to say this—ran to time. Whenever I asked the Guard or the Station Master the reply was that the lateness was in the other railway as if he was not interested in knowing why it was late. His loyalty seems to get divided, for instance, at Kharagpur or some other point where the new Zone takes effect.

Now, these are all matters which must be looked into. The railway servants still feel that they are still

[Shri S. V. Ramaswamy]

in the old companies owing loyalty to a particular group. They hardly realise that they belong to the Indian Railways and that they are servants of the nation. These and several other matters have got to be improved. They can only be improved as days pass on and as leaders of public opinion and representatives of the people in this House tell those officers and staff that they are servants of the nation and that they must realise and act as such. It is only then that the feeling of national railways will grow and the servants will feel that they are servants of the people. I do believe that as days go on things will improve.

I might mention in passing—I think the hon. Minister will tell us how this happened while replying—that from the Budget for 1955-56 I find that of the 6 railway systems two are working at a loss. In the North Eastern Railway there is a loss of Rs. 6 crores.

**Shri Debeswar Sarmah** (Golaghat-Johrat): Why?

**Shri S. V. Ramaswamy**: I am only asking the hon. Minister for a reply. I am not on the Treasury Benches to give a reply to that question.

The Southern Railway seems to show a loss of Rs. 4 crores. I do not know why the loss is accruing in two of these railways: In his budget speech the hon. Minister said that an Efficiency Bureau has been set up. We do not know whether the Efficiency Bureau has been working and we have not received any report as to the steps taken by this Bureau. We would, therefore, like to be enlightened on this point and I am sure the hon. Minister will tell us all the steps that he is taking to improve the working of the railways.

Sir, I oppose the motion.

**Shri T. B. Vittal Rao** (Khammam): While rising to support the resolution moved by my friend Shri R. R. Shastri I feel, or rather I am tempted to think, that the Railway Minister

would accept the resolution. Of all the Railway Ministers who had occupied that position so far I find our present Railway Minister is one who is in the habit of appointing committees wherever it is thought necessary to do so. During his period of 3 or 3½ years I have been closely watching the developments in this Ministry and there has been not a single Minister previously who has appointed so many committees as the present Railway Minister. That goes to show that our present Minister depends on expert advice and he does not like to do things of his own will. With that background I feel that the Railway Minister will accept this resolution.

The question of regrouping is the next point. Wherever we go, wherever we travel, whether it is Calcutta, Delhi, Madras or any other place, the common man says that the efficiency of the railways has gone down due to regrouping. He is not convinced that regrouping has really increased the efficiency. Of course, I do not hold such an opinion. I am all too conscious of the problems the Railway Ministry had to grapple with since the dawn of independence. We have been able to make some progress. We have been able to an extent to rehabilitate. It may not have been as much as one would have desired. But we have indications that some improvement has taken place. It may not be in commensurate with the needs and developments at present. The railways have not yet become geared up to the economic development of the country. The industrial production during the last eight years has increased by 50 per cent. over the 1939 level. There has been increased production in agriculture also in recent years. But have the railways improved to that extent? They have not improved to that extent. There are several reasons. If I put them to the Railway Minister, he will easily say, "What can I do?" He will say that there is shortage of steel in the country and unless we can double the supply of steel, we cannot go ahead. But there is one thing, and

that is, whether the efficiency of the railways can be increased to the extent to which it can be done. It may be that the efficiency of the railways has increased to a little extent but it is not commensurate with the capabilities of those who manage the Railway Board or the various departments of the railways.

One thing strikes me. This whole question of regrouping of railways has been all too sudden. We have just thought of having only six zones—recently it was increased to seven—for 33,000 miles of railways. Then again, the various zones do reflect the uneven development of the railway system in our country. There is no proper rationalisation. Some zones have 6,000 miles, some have 3,000 and odd miles and some have 5,000 miles.

What is the next thing that we are told? We are told that we need not take into consideration the route mileage of the zones and that what we have to take into consideration is the workload of the various railways. Even regarding the work-load I am sure the Railway Minister will come forward with a plethora of figures, and we too know of those figures. The figures are there. But what we are amazed at is, with all these improvements, we have not advanced to a great extent. So, there seems to be something wrong. The Railway Corruption Enquiry Committee—though the question of zones was not among the terms of reference to the Committee—did say that the question of Zones should be re-examined. They did say that corruption cannot be effectively prevented when zones of large size are there.

We also find that in the countries of Europe—in the continent—we do not find such big zones as we find here. The Minister may say that some countries do not even have a total route mileage of 6,000 miles. But that is not the point. Even where there is a longer route mileage on the whole, those countries do not have such big zones. For example, in the Soviet Union, they do not have such a big

zone having 6,000 miles. They have only 2,000 to 3,000 kilometers which is roughly 2,000 odd miles. In many ways, such short mileage will effectively prevent corruption.

Mr. Chairman: Order, order. The hon. Members should remember the rule that when a Member is speaking, there should be no interjection between the Chairman and the Member who is speaking.

Dr. Jaisooriya (Medak): I am sorry.

Shri T. B. Vittal Rao: Regarding goods traffic, passenger traffic or the suburban traffic, the needs of the country have not been fulfilled. Why is it? Even today we have three million tons of coal lying at the pitheads. It forms ten per cent of the total production of coal. Every month, we have at the coal-mines' pithead, stocks of three million tons. Why is it that we are not able to transport them? There are some industries which are likely to be closed down due to short supply of coal. This frequently happens. We read in the newspapers only recently—two months ago—that in Kanpur there was a threat of the mills being closed due to short supply of coal. Similar was the case in Indore. Why is it? Can we not utilise the present fleet we have got and try to remove the difficulty? There seems to be something wrong, and that defect, I feel definitely, lies in this zonal system. Let an expert committee go into all aspects of this question and suggest measures. If such a committee says that there need not be any further increase in the number of zones, we shall accept that decision. There is nothing wrong. When we feel a little suspicious, a little doubtful about the present zonal system being the cause for inefficiency, if an expert committee goes into the matter and says that it has gone into the whole question and found that the present zonal system need not be changed, we will accept that decision. So, I would earnestly urge on the Government to accept this resolution and straightway appoint a committee.

[Shri T. B. Vittal Rao]

There are other aspects of the resolution. I was studying the administration of the railways in relation to the developmental needs of the country. During the first Plan period we have noticed that the transport bottleneck has been impeding the progress of our industrial development. No doubt I know that the Railway Minister has said in the budget session in the month of March last that wherever there is something wrong they try to shift it on to the railway transport system. But we should really examine this point. What is it? Why should the Railway Ministry give a chance to other industries to say that they are behind because of the railway transport? It is an accepted principle that the railway transport system should be geared up to the economic or industrial development in the country. What is it that prevents the railways from removing the difficulties? No doubt there is short supply of steel. But the Minister who allocates steel to the railways and has been going about the country and telling the people about industrialisation—our indispensable Minister of Commerce and Industry who is also the Minister of Iron and Steel—says that the railway development in an under-developed country like India should develop in geometrical progression and not in an arithmetical progression. So, we can ask him to allocate more steel for our railways.

In connection with the second Five Year Plan, I would strongly urge upon the Railway Minister to speed up the survey and start the construction straightaway of the rail link between Kazipet and Gudur. A survey has already been undertaken. The Kazipet-Madras line has reached saturation point. Bezvada has become a bottleneck so far as goods traffic is concerned. We cannot move more than what we are moving today. It is very essential that in the second Five Year Plan, priority should be given to the construction of a railway line between Kazipet and Gudur. This

railway line between Kazipet and Gudur will also reduce the distance from Hyderabad to Madras by 120 miles. Also, in the coming years of the second Five Year Plan, I do not know what will be the needs of the South in the matter of coal. Today the needs of the South regarding coal are 3 million tons per year and because this coal is brought by the industrialists by the sea, they pass on the increased freight charges by sea to the consumer. So, unless and until this railway line is constructed, we cannot make headway in industrial development in the South, where we have to depend upon thermal power because hydro-electric power is not available in abundance. And, coal is essential for thermal power and for industrial development.

Before I conclude, I would like to draw the attention of the hon. Minister to suburban traffic. As far as suburban traffic in various big cities like Bombay, Madras and Calcutta is concerned, it is true that a Committee has been appointed. But there are certain other places like Hyderabad and Secunderabad where the suburban trains are very bad. They are not punctual and they do not run regularly. This is affecting the lives of the wage-earners especially in the low-income group and the middle-class. These people have to travel in these suburban trains with season tickets and their economy is greatly affected.

**Shri Frank Anthony** (Nominated—Anglo-Indians): I rise to give my whole-hearted support to this Resolution. I wish to deal with the first part of the Resolution which says that a Committee should be appointed.

“to examine the whole question of regrouping of Railways and to recommend to the Government measures for improving the administrative efficiency of the Railways.”

I feel that this is a matter in which we should all be on common ground.

Frankly, I was unable to understand the approach of my hon. friend, Mr. Ramaswamy. He seemed to be reading from all kinds of books, mostly irrelevant, trying to resist what would appear to him to be something in the nature of a censure motion of Government. As far as this regrouping of railways is concerned, no one can point his finger at the present Railway Minister and say that this was his baby. We should consider that this is a matter of vital national urgency. I was one of those who opposed in the very beginning any scheme for whole-scale regrouping. I said that a certain amount of rationalisation was essential and I had said that at least for a period of 15 years or so, we should content ourselves with merely merging the former Indian State Railways into the large existing unit. I feel that what I said then has been largely, but unfortunately, justified by events. I felt that if we undertook regrouping as a whole, it would introduce elements which might create great chaos not only so far as operational efficiency is concerned, but even with regard to other problems. Unfortunately, Members on this side are usually not listened to. Unfortunately for Government, the democratic practice of having standing committees has recently been abolished and the Government has not got the advantage of having the advice and experience of many Members of this House.

What has been the net effect of regrouping? Unfortunately, it is difficult to get precise information. When the Minister or the Deputy Minister replies I expect him to say that my figures are wrong and unacceptable. In this matter of regrouping, even the Minister, I submit with respect, is non-committal. We have not been able to get a clear picture at all. On the other hand, the picture has been blurred. There has been a certain amount of mystery shrouding the precise performance of the railways since in regrouping. Regrouping was brought into effect in 1951. I am

prepared, more than prepared, to make ample allowance for a period of inevitable dislocation and even disruption. But I feel that in 1955 this plea cannot be made by way of a justification. My own estimate is that operational efficiency has come down and that we have not even today regained the operational efficiency of the pre-regrouping period. I was looking at the figures purporting to have emanated from the Efficiency Bureau which has been set up by the Railway Minister. According to those figures, it has been clearly indicated that there was a very steep decline in operational efficiency in the year 1952. These figures are very significant and revealing. According to the figures of the Efficiency Bureau, in 1949, 1950 and 1951, i.e. before regrouping, the railways maintained an annual improvement of 6.9 per cent. That was before regrouping. Immediately after regrouping, there was a sharp decline in 1952 and there was another sharp decline in 1953. In 1954 there was a slight improvement, but still, according to the Efficiency Bureau, there was a difference of 12 per cent. between the operational efficiency in 1954 and the pre-regrouping operational efficiency. These are the figures which have been communicated by the Efficiency Bureau. This means that after three years of regrouping, operational efficiency is 12 per cent. below the pre-regrouping operational efficiency. This, evidently, is a direct consequence of regrouping. In the second Five Year Plan, they are envisaging a 10 per cent. improvement. I have seen the figure somewhere, but I am open to correction. That means in 1960, because we are 12 per cent. behind, we will still be behind the pre-regrouping period even in 1960.

**The Minister of Railways and Transport (Shri L. B. Shastri):** In the second Five Year Plan, we are providing for a 50 per cent. increase in capacity. Perhaps the hon. Member has not seen the latest figures.

**Shri Frank Anthony:** My figures are a few months old, but I am not

[Shri Frank Anthony]

speaking of capacity. So far as operational efficiency is concerned, I have published figures in this journal of mine; it is distinctly stated that as far as operational efficiency is concerned, they are envisaging a 10 per cent. increase in the second Plan period. That means, according to these figures of the Efficiency Bureau, even in 1960, at the end of the Second Five Year Plan, we will still be 2 per cent. below the operation efficiency which was obtaining before regrouping. I feel that this was a gratuitous price to pay for regrouping.

I want to make a plea that so far as the Railways are concerned, let us not be too ready to sweep clean. I know it is human, when people are new, they want to assume the functions of new brooms. But, in seeking to build a monument on the Railways over and over again—not in the case of the hon. Minister, but others, perhaps those who preceded him succeeded in establishing some kind of monument to destruction—not destruction—I was going to say monument to stupidity—the price that we have paid is this. We have put the Railways back 10 years by regrouping from the point of view of operational efficiency.

As I said, these figures are a little mystic. Whether they come from the hon. Minister, or come from me or other quasi-authoritative sources, nobody can insist that his figures are the only figures. That is another reason why I feel we should have a composite Committee of this kind. I myself am more than a little afraid of the word expert. Somebody has said that an expert is a person who learns more and more about less and less. I feel I should import some balance into the perspective of these experts and say that we should have some Members of Parliament associated with that Committee.

I was also looking at the figures with regard to what is happening

since regrouping which were given by an ex-Chief Engineer of the East Indian Railway. According to this retired senior railway official, he struck a comparison between the working statistics of 1950-51 and the working statistics of 1953-54. According to him, the operation ratio has gone up from 81.02 to 85.2 per cent., that is, there has been an inverse decline. The speed of goods trains in the broad gauge has gone down from 10.8 to 10.2 miles, per hour I think. There is this notable feature. Fuel consumption has increased from 9.2 million to 9.9 million tons. Perhaps, the last but the most important of his comparisons is this: that the cost of administration has gone up as a result of regrouping. My hon. friend over there had some kind of tripartite formula: in the first year the result of regrouping is economy, in the second year efficiency. Here, after three years, according to this official, the cost of administration has gone up from Rs. 23.36 crores to Rs. 27 crores. That is, three years after regrouping, we have nearly a 10 per cent. increase in the administrative costs as against an almost 10 per cent. decrease in operational efficiency. The Efficiency Bureau has underlined this by giving certain illustrations. They have said, it is all very well—they have said it, I have not said. I am not blaming any one. But, sometimes, we tend to quote theories and draw geometrical patterns either in the air or in offices. It is all very well to say, 6000 miles, etc. It looks symmetrical and geometrical. I do not claim to know more about these matters than the hon. Minister. I am pointing objectively to certain consequences. I was indicating certain illustrations to show how instead of the expected economy there has been an increased expenditure. The Efficiency Bureau has illustrated what has happened. Instead of 8 main Railways, you have 6. You have saved the salary of two General Managers. You have saved Rs. 7000. Instead, you have appointed 6 senior Deputy General Managers. You save Rs. 7000 on the one hand and you spend

Rs 18,000 on these senior Deputy General Managers. This same story of expenditure rather than economy comes right down. When I was speaking on the Railway Budget in 1954, I had analysed the figures. I had suggested without wanting to cast any reflection, although it is inevitable,—people in power do take advantage of these things—I had suggested—I may be wrong; that is a matter that I wanted to be investigated—I had suggested that Class I officers had availed themselves of regrouping to make it a Roman holiday. I gave figures. I said that officers in the Railways are like the Delhi police; they are falling over one another. More officers, less efficiency, more confusion I gave figures.....

**Shri B. D. Pande** (Almora Distt.—North East): Would you give us your cost of the regrouping that you have in your mind? More money certainly.

**Shri Frank Anthony**: I am merely giving the actual cost of the regrouping. When the Minister seeks my opinion, I shall study the problem posed.

I was on this point. In 1950 we had 1717 officers. In 1953, that number was increased by 717. That is, three years after regrouping, apart from there being no economy, you have increased the number of officers by 42 per cent. Where was the question of any rationalisation?

I want to deal with another aspect. I referred to certain figures. I say it not as a criticism. I am only referring to these as matters of fact. I am not blaming the Minister. He has probably done exceedingly well. When the whole question of regrouping was thrown into his lap, he has done his best. The aspect to which I wish to draw attention is decline in efficiency with regard to staff. Here, I am not prepared even to refer to the opinion

of the hon. Minister. I meet the staff. I do not know, perhaps, in some ways in much larger members than the Minister sees them. In every part of the country, wherever I go, the complaint is this. As a direct result of the regrouping, staff problems were definitely reduced to chaos. An attempt, a commendable attempt, an attempt which has partially succeeded has been made to redress this. The conditions are still terribly unsatisfactory. With the best of intentions in the world, I know that the Minister is very sympathetic. I know that the Member for staff is very helpful, but they cannot tackle these problems personally. What is happening today? This has been the greatest consequence and the worst consequence of regrouping. The element of personal contact has been destroyed. That is the complaint everywhere. The General Managers, heads of departments, because of regrouping, not only because of the size, but also because of increased file and desk work that has been imposed on them, have completely lost contact with the man. Contact is now left to be effected by the junior officers. I say this with regret that the junior officers—I do not blame them, they have not got the experience—do not know how to handle their men. The Upper Subordinate class railwaymen today are desperate. They are frustrated. All communities among the senior subordinates, if they were given the chance, would resign *en masse*. They do not know how to deal with the junior officers and the junior officers do not know how to deal with these men. The young officers do not understand human nature. For the smallest things, they issue savage sentences. This is what I say. If you want to introduce efficiency, the first thing is to re-introduce or recapture this lost personal touch. Senior officers, people who have experience, who know how to handle, the men, they have to do it. You cannot leave it to the junior officers. They are playing duck and drakes with the men. Nobody knows where to stand: the junior officers issue orders and their orders are just

[Shri Frank Anthony]

endorsed. They endorse all kinds of orders. I wanted to refer to some of these orders, but the bell has been rung. I would ask that this whole matter should be gone into. I am distressed at this widening gap between the officers and men, and there are elements in this country that are taking advantage of this, and it is a widening gap.

**Mr. Chairman:** Is that due to the re-organisation?

**Shri Frank Anthony:** Yes, the direct result of re-organisation.

**Mr. Chairman:** Anyway, he should conclude now.

**Shri Frank Anthony:** I am coming to the end.

I would ask the Minister to remit as a specific term of reference to this Committee this point as to how we can re-establish the personal contact between the officers and men. In passing I might suggest smaller units, you might have the district system that used to work fairly well before, but that is only a suggestion.

There is one other matter which perhaps is, I do not say of direct but perhaps may be indirect consequence of re-grouping, and that is a matter which is causing me the utmost of regret. It is tremendously dispiriting, and I would ask the Minister to look into it. There is a tremendous growth in recent months of the spirit of regionalism and parochialism, and if this committee is appointed, it should be asked to consider specifically as a term of reference measures for resisting this growth. The railways had a commendable record, a tradition of camaraderie, of brotherhood and unity, but now regionalism is growing. I am not pointing at any one, but people say, that if there is a Madras officer he will get all Madras around him, if he is a Bengali he gets all Bengalis around him. If he is U.P. man he gets all U.P. people around him. This has never been heard of.

**Shri B. D. Pande:** And an Anglo-Indian gets around him Anglo-Indians.

**Shri Frank Anthony:** No, we have this tradition of being completely even-handed. Anglo-Indian do not know what it is to discriminate between community and community. That is something which members of other communities will also testify to.

This is a matter for regret. And that is why in all these schemes I would ask the Minister to bear in mind that he should not make any concession to recruitment on a regional or parochial basis. And so far as officers are concerned, he should have a convention that a certain percentage of the officers shall not serve in their own States, because if this poison of parochialism grows—and of course we are going to feed it through the S.R.C. Report—then your railways will be destroyed, their whole spirit of camaraderie their *esprit de corps*, all that will be under-mined.

I want to end with a very brief reference to the second part of the resolution about plans to meet the needs of the Five Year Plan. I had a lot to say on this matter, but I feel that there is need for further enquiry. I do not say that the railways have not enquired into this matter sufficiently, but still, what was the first estimate of the Railway Ministry? It was Rs. 800 crores—palpably inadequate. I think it is today about Rs. 1,480 crores, but still I feel that this estimate errs on the side of conservatism. I will give only two illustrations and then sit down.

**Mr. Chairman:** I propose to give him only two minutes more.

**Shri Frank Anthony:** What is the provision for general goods traffic. As far as I can make out, the railways intend to carry 65 million tons more in 1960-61 according to the figures I have got, 47 million tons will be accounted for by the carrying of coal, cement, steel and food-grains. That means, so far as your general goods traffic is concerned,



during the Second Five Year Plan period the railways only envisage 18 million tons of traffic for all the other demands,—the massive industrial expansion, irrigation, power, export, import etc. Does the Minister think that he will be able with this target to meet these increased demands in the Second Five Year Plan period?

Then, take the plan with regard to passenger traffic. Here again, the railways envisage a six per cent. increase each year. Half of this only will go to meet the increase in traffic, the other half will get to relieve congestion. That means a three per cent. increase each year, and yet the Plan as a whole envisages that there will be a 25 per cent. increase in national income and 10 million more jobs. I feel that this is also a matter—I am trying to help the Minister—which is urgent, and this is the appropriate time, because we also envisage adding 3,000 miles of railway track. So, the whole thing can be, I think, very appropriately and opportunely undertaken at this particular time by a committee of this character.

Incidentally the minister knows that the Efficiency Bureau have recommended eight zones, that the Anti-Corruption Enquiry Committee has recommended ten zones. So, I feel since all these matters are in the melting pot, since we are at the beginning of the Second Five Year Plan, this is an extremely appropriate time for adopting a resolution of this sort and appointing a composite committee.

**Shri Debeswar Sarmah:** I submit that this resolution is very timely and opportune, and I should also request the hon. Minister of Railways to accept the principle or this resolution gracefully; and if 't is accepted, I think, it casts no reflection on any quarter, whatsoever. It is time that we think it all over again.

The time at our disposal is very short. I will not traverse the matters which have already been discussed

by my predecessors. I could not agree with my hon. friend Shri Ramaswamy when he stated that it was too early to go into the matter of regrouping. I fail to see how it is too early. Already the Eastern Zone has been split into two. This conclusively proves that reconsideration of the whole matter is not at all early. If the resolution is accepted, it does not mean that the whole matter will be gone into tomorrow or the day after even, but it means it is time that we all think it all over again and the hon. Minister arranges for a high-power committee with experts to go into all details so that we rearrange grouping for better efficiency and at the same time do not commit grievous errors.

I wish to explain why I want reconsideration of the whole matter and the regrouping of railways into more zones by inviting attention to two specific illustrations.

Let us take the example of the North-Eastern part of India. This part of India is served by railways no doubt, but it will be recalled by hon. Members that for nearly three months in the year, almost every year, the railways go off and communication is interrupted. They collapse. By saying this I do not blame the Railway Minister. He does not lack sympathy and he has not got the Alladin's lamp to produce wonders out of nothing. We all appreciate the difficulty faced by the hon. Railway Minister. But if for the last seven, eight or ten years, and particularly after the great earthquake of 1950, the vital life line of this part of the country, that is North Bengal, Assam, NEFA and the whole region—that is also the North-Eastern frontier—snapped, it is time that we devise ways and means as to how to remedy matters. If new alignments have to be taken, they have to be taken. After all, this state of affairs cannot be allowed to go on like this for any very great length of time.

As everybody knows it is only the railway that feeds this big and strategic part of India. The steamer ser-

[Shri Debeswar Sarmah]

vices belong to non-Indians, British and Scotch companies, and the steamers also pass through Pakistan. These foreign companies, whenever the railway collapses due to floods or earthquake take advantage and raise the tariff rate, and the consequence is, as you know to your cost, Mr. Chairman.....

**An Hon. Member:** Why to his cost?

**Shri Debeswar Sarmah:** I repeat it, yes, to his cost.

**An Hon. Member:** How much?

**Another Hon. Member:** Illustrate.

**Shri Debeswar Sarmah:** The cost of all necessities of life goes up. As a matter of fact, even in normal times when the railways function properly, the essential necessities of life, of building and all other materials are more costly in this part of the country than elsewhere in India. For instance, a bag of cement costs something like Rs. 5-11-0 in Bihar or in Calcutta, but in our part of the country usually we get it only for about Rs. 11 or so. The same is the case with dal, sugar, cloth, paper and other necessities. Galvanised iron sheets are in short supply, and the middle class and the poor class people have got to use only thatching grass for their residential houses the price of which also has gone up abnormally after the war. The condition of the railways and the steamer service being what it is, there are no proper transport facilities, and even Government work is hampered thereby. People cannot get the essential articles even at a high price because of this transport bottle-neck. During the floods, the position becomes even worse. Even at normal times, the air freight from Calcutta to Gauhati which is the nearest airport to Assam, is 4½ annas per lb. and the freight on the return route is 3 annas per lb. The unimaginative officers of the Airlines Corporation are also miserly in the supply of aircraft to that part of the country. As hon. Members are aware, the hill areas are served only by air-dropping. But if the rail head

up to the boundary of NEFA is normal for all the year round, then things would have been much better both for Government as well as the People.

As I have already stated, the hon. Minister of Railways is no doubt seeking to do his best. I cannot say that he lacks in sympathy. All the same, when we make importunities and requests and submit our grievances to him, the replies which are drafted for him and signed by him are heart-breaking. I wish I could resist saying this, but after all these two and a half years' correspondence and communication, I am constrained to say that a little more imagination should be brought into the replies by those who draft them and place them for his signature.

Now, what is the position of the railways in that part of the country? When we talk of regrouping and ask for a zonal headquarters at Pandu, it is said that the length of lines does not justify that. We are not able to exploit the Garo Hills coal, because there are no proper transport facilities. As you know, Sir, there are inexhaustible sources of coal in Assam and Garo Hills. Assam is very rich in natural resources. So is the case with the the hill areas and in North Bengal also. If we ask the Production Ministry to do something to exploit these resources of the country, the reply is that there is no proper communication to these places, and therefore they cannot do anything there. If there are no railways, they ask, how can we carry our heavy prospecting and other equipments? When we go to the Railway Ministry, they say, well, the traffic does not justify our opening new railways. One is reminded in this connection "the Groans of Britons" "the barbarians drive us to the seas and the seas drive us back to the barbarians". That is the plight we are facing in respect of transport. There is no zonal headquarters at Pandu or in that zone, because the total length of the railway mileage does not justify it; and there is no railway there

because the traffic does not justify with the result that there is no expansion there. Thus, we are in a vicious circle and there is no progress.

How does this come in when the question of regrouping or re-zoning is considered, one may ask. Let me cite the illustration of the railways once again. Originally, it was the Assam Bengal Railway that was serving this area. Then, it became the Bengal Assam Railway. Then it became the Assam Railway. And now, it became part of the North-Eastern Railway, formerly with headquarters at Calcutta, and later on with headquarters at Gorakhpur. When the headquarters were at Calcutta, we used to get replies to complaints from the General Manager or somebody at the head offices. But after the headquarter has been removed to Gorakhpur, even our letters are not replied to.

As regards efficiency, anyone who is used to travel in that part of the country would find that the efficiency has gradually deteriorated. During the British days, of course, the speed of the trains was not great; but at any rate, there was some cleanliness, and there was some discipline amongst the railway employees. Then the war came, and it must be admitted that it shattered the railway system there. After the war, there was some effort at improvement. Now, we only read in brochures circulated by the Ministry of Railway that very considerable improvement has been effected. And those of us who come by the Howrah-Delhi Mail do find some—improvement. But with all this, you, Mr. Chairman, will agree with me that the catering has gone down appreciably since Government took it over. You and I found what it was when we were travelling together the other day

**Shri Kamath (Hoshangabad):** You had to starve?

**Shri Debeswar Sarmah:** In my presence, when you asked the caterer to bring some food, he replied 'bada

sahab ko deta hai' and he would not bring us any food.

**Shri Kamath:** Who was the bada sahib?

**Shri Debeswar Sarmah:** This is what has happened after Government have taken it over. I would not like to take up the time of the House with trivial matters except saying that the man in charge of the restaurant car was sitting before us and helping himself. During the days of company management, at least he would come and enquire whether the passengers were served properly or not. Our Chairman here was looking aghast at him, but he was sitting in a front seat and helping himself. This is the changeover that we have seen from the company days to Government management; for when it comes under Government administration, the caterer knows that whatever may be his demeanour or efficiency, he cannot be removed from service.

The question of a comparison with other advanced countries like the U.S.A. or Canada does not arise in our case at all. We are still in a transitional period, and we have yet to build up our railways. The First Five Year Plan period is almost coming to an end, but in that part of the country, people will be thankful if at least 50 per cent. of the Plan could be completed. I know that the Assam Government will be blamed for it. It will be said that we are giving money, but you are not able to spend it. If the requisite materials cannot be moved to those places, and there is no proper transport system, how can we expect the Five Year Plan to be achieved in that part of the country?

The Second Five Year Plan is now on the anvil, and I understand that that Assam is being given about Rs. 65 crores or so; and perhaps a little more will be given for community projects etc. But how can this amount be expended, if there are no proper railway facility, and if

[Shri Debeswar Sarmah]  
industries cannot be built-up for want of transport. There is no cement factory there, there is no paper factory there, and there is no industry whatsoever. For everything, we want communications. Even for prospecting one has to carry heavy equipment to that area. How can all this be done in the absence of transport facilities, and how can the Five Year Plan materialise in that part of the country?

What are you going to do with that part of India, which is the north-eastern door, so to say? If that is allowed to remain as the weakest link, then would not the entire chain become weak? Plenty of oil has been found in the Naharkatiya area which is in upper Assam, and speaking subject to correction, nowhere else in India has oil been found. But how is that oil to be brought to the consumers in the rest of India? For that also, transport is necessary. Instead of the railway system being built up, I hear that an effort is being made to bring the crude oil by pipe lines to outside Assam. What is going to be the position there with regard to employment? There is no industry there for want of transport facilities. If that is so, then how can you provide employment to the people, particularly to the educated young people of that State? If you cannot provide employment to them, I want you to visualise what is going to happen to that corner of India? May I sound, in all humility, a note of warning that communism or anti-social feelings would not come from outside India, but if a whole area is neglected, and the educated people do not get sufficient employment, then God help India, and God help us?

4 P.M.

Therefore, I submit that the Railway Ministry do apply its mind to zonal regrouping with an eye to provide adequate railway transport to that part of the country.

**पंडित डी० एन० तिवारी :** (सारन दक्षिण) : मैं श्री शास्त्री जी के इस प्रस्ताव

का समर्थन कर रहा हूँ। आज प्रश्न इस का नहीं है कि रिग्रुपिंग (पुनर्गठन) अच्छी चीज है या बुरी। प्रश्न यह कि जैसी रिग्रुपिंग हुई है उस से हमारी मंशा सच रही है या नहीं, हम जो चाहते थे कि रेलवे में ज्यादा एफिशियेंसी आये, वह काम ज्यादा करे और जो बुराइयाँ उसमें घुस गई हैं वह दूर हों यह सब बातें तकनीक हो रही हैं या नहीं।

मुझे सब रेलों का ज्ञान तो नहीं है, लेकिन जिस जोन में मैं रहता हूँ उस का नाम है नार्थ ईस्टर्न रेलवे। उस का ज्ञान मुझ को है। मैं जानता हूँ कि वहाँ क्या हो रहा है। पहले जब उस का नाम बी० एन० डब्ल्यू० रेलवे था तो और रेलों के मुकाबले मैं उसका इन्तजाम कुछ बुरा जरूर था, लेकिन लोगों को यह सन्तोष था कि दूसरे रेलों के मुकाबले में उस में भाड़ा कम लगता था और लोग यह सोचते थे कि इस रेलवे में एमेन्टीज कुछ कम है तो पैसा भी तो कम लगता है। लेकिन जब उस का किराया उत्तन ही देना पड़ता है जितना कि और रेलवेज में, तो यह देख कर कि वहाँ इन-एफिशियेंसी है और एमेन्टी में इतनी कमी है, दिल में कुछ दुःख होता है। वहाँ इसलिये नहीं इन-एफिशियेंसी है कि चीजों की कमी है बल्कि इसलिये कि रेलवेज के अफसर उस तरफ ध्यान नहीं देते। क्यों विशेष ध्यान नहीं देते, इस के भी कारण हैं और उन में से एक कारण यह भी है कि आज जो जोन बने हैं वह इतनी अनवील्डी हैं इतने बड़े हैं कि बड़े अफसरान वहाँ पहुंच नहीं सकते हैं। एक रीजन पांडु से लेकर कानपुर तक बना है।

**एक माननीय सदस्य :** पांडु से भी दूर है।

**पंडित डी० एन० तिवारी :** इस का मुझे खुद अनुभव है कि यदि एक चिट्ठी जेनरल मैनजर को लिखी जाय तो उस का जवाब आता है दो महीने बाद।

एक माननीय सदस्य : नहीं आता है ।

**Shri K. K. Basu** (Diamond Harbour): You are lucky.

**पंडित डी० एन० तिवारी** : कैसा जवाब आता है कि "दि मॅटर इज रिसीविंग एटेंशन" (विषय पर विचार किया जा रहा है) उस के बाद चार, छः महीने बाद उस का असली जवाब आता है । एक उदाहरण आप को दूँ । १९५३ में मैंने एक टी० टी० ई० के सम्बन्ध में कम्प्लेंट मिसबिहेवियर के बारे में की थी, लेकिन वह मामला आज तक हल नहीं हो सका । अन्त में मुझे मिनिस्टर साहब के पास आना पड़ा । मिनिस्टर साहब की मार्फत जाने पर भी तीन तीन, चार चार महीने तक जवाब नहीं मिलता है । मैं उन अफसरों को दोष नहीं देता । कारण कि उन के पास काम इतना है कि इतना बड़ा जौन वह सम्भाल नहीं सकते । तो हम को रिपुपिंग इसलिये नहीं करना था कि कुछ रुपया बच जाये, बल्कि इसलिये करना था कि एडमिनिस्ट्रेटिव एफिशिएंसी (प्रशासन क्षमता) बढ़ जाय और उस के साथ साथ आपरेशनल एफिशिएंसी भी हो । लेकिन यह दोनों ही चीज मिटती जा रही है ।

आप यह भी देखेंगे कि रेलवे में एग्जाइंट-मेन्ट्स बहुत हो रहे हैं । पहले जब कम्पनी का जमाना था तो बड़े स्टेशनों पर भी शायद एक या दो स्वीपर्स रहते थे सफाई के लिये, लेकिन अब बड़े बड़े स्टेशनों पर १०, २० और ५० स्वीपर्स तक होते ह । पर काम की हालत यह है कि कोई उन्नति नहीं हुई है ।

एक माननीय सदस्य : पहले से ज्यादा गन्दगी है ।

**पंडित डी० एन० तिवारी** : माफ कीजियेगा, आप शायद गोरखपुर, में होंगे जो मालूम पड़ेगा कि गोरखपुर में जितनी सफाई पहले रहा करती थी उतनी में आज नहीं है । यही नहीं कि सफाई एक सिर्फ चीज में

इम्प्रूवमेंट (सुधार) नहीं है । ऐमेनिटीज (सुविधाओं) के अलावा आप देखेंगे कि जो कंट्रैक्टर्स (ठेकेदार) केटरिंग (भोजन व्यवस्था) करते हैं और जो कंट्रैक्टर्स के फेरी वाले सामान बेचते हैं उन की सबलेटिंग (दूसरों को दे देना) पहले बहुत कम होती थी, लेकिन आज बहुत हो रही है । कारण है केवल सुपर्विजन (अधीक्षण) की कमी । और वह छोट छोट अफसरान के जरिये होती है । बड़े अफसरान को जो इस को ठीक कर सकते हैं, उन को समय नहीं है कि वह उस पर ध्यान दे सकें । मैं देखता हूँ कि हमारे यहां सोनपुर स्टेशन है गोरखपुर भी है । वहां के बन्धर्स (फेरी वालों) से बात कीजिये तो वह कहने हैं कि हम खराब चीज न दें तो करे क्या ? हम को तो पैसा अफसरों को देना पड़ता है । इस सब का कारण धुपर्विजन की कमी है । केवल गृही नहीं कि पैसेजर्स को रजलीफ होती हो चन्द घंटे वह ट्रेन में रहते हैं, उस के बाद आराम पा जाते हैं, लेकिन जो स्टाफ वहां काम करता है उन को भी दिक्कतें हैं । आप अगर रेलवे स्टाफ में दिलचस्पी लें तो मालूम होगा कि जो उनके इमिजिएट बास (प्रत्यक्ष अधिकारी) होते हैं अगर वह नाराज हो गये तो उन को कहीं कोई ठिकाना नहीं है । अगर स्टाफ वालें बड़े अफसर के यहां दरख्वास्त देते हैं तो चूँकि उन के पास उस को देखन का समय नहीं है इसलिये वह भी नीचे के अफसर को डिटो कर देते हैं । क्लर्कों के केस को रिप्रजेंट करने का मौका मुझे मिला है, १०, १२ महीने की लिखा पढ़ी के बाद अगर दो चार केस तय हुए तो हुए नहीं सब पड़े रहते हैं । अन्य रेलवे स्टाफ के साथ भी यह बताव है ।

रेलवे पे कमिशन (रेलवे वेतन आयोग) का नियम है कि कुछ बलर्क्स हर साल अपग्रेड (उच्च पद पर) होंगे, लेकिन अफसरों को समय नहीं है कि वह इस तरफ ध्यान दे सकें । उन के पास इतना काम है कि वह

## [पंडित डी० एन० तिवारी]

उस को पूरा नहीं कर सकते। कई व्यक्तियों का १९५३ तक अप्रॉपेडिंग नहीं हो सका। बहुत लिखा पढ़ी करने के बाद जवाब आता है "दि मैटर इज अन्डर कंसिडरेशन"। यह सब आखिर कैसे दूर हो। यह कोई नहीं कहता कि रियूफिंग खराब है और उस को बदल देना चाहिये, मैं इस मत का नहीं हूँ कि रियूफिंग न हो, लेकिन जोन्स (विभाग) कुछ अधिक बनाये जायें, जिस में काम ठीक से चल सके।

अब मैं एक बात कह कर समाप्त करूँगा। हम लोगों को जो नार्थ ईस्टर्न (पूर्वोत्तर) रेलवे वाले हैं इस रियूफिंग से बड़ी हानि हो गई है। नार्थ (उत्तर) बिहार में जब रियूफिंग नहीं हुआ था तो कुछ चीजें समय पर और जल्दी से मिल जाया करती थीं। आज यह देखते हैं कि नार्थ बिहार गंगा के उस पार होने के कारण ट्रान्स्पोर्ट की डिफिकल्टी है, लेकिन इस का इन्तजाम किया जा सकता है और इन्तजाम करने का तरीका भी है। पर इन उपग्रहों को टैकल (काम में लाना) नहीं किया जाता। हमारे यहां हर साल बाढ़ आती है, लेकिन बाढ़ के बाद मकान बनाने का जो सामान होता है वह कहीं नहीं मिलता। मरवाडीह में सामान का ट्रान्स्पोर्ट होता है लेकिन मरवाडीह से हम लोगों के यहां तक या छपरा और गोरखपुर की तरफ वह नहीं भेजा जाता। लोगों को वहां पर जा कर चीजों को लाना पड़ता है और उस में उन को बहुत खर्च पड़ जाता है। हम जो नार्थ बिहार में नावों से साउथ बिहार का सामान लाना पड़ता है, इसलिये उस की कीमत दूनी हो जाती है। कम्पनी के जमाने में इन सब चीजों की सुविधा अधिक थी बनिस्वत आज के। मैं समझता हूँ कि शायद लोग यह समझेंगे कि मैं ऐसी बात कह रहा हूँ जो मानने के लायक नहीं है लेकिन कोई अफसर मेरे साथ चल कर यह वहां देख ले। मैं उन के साथ सब चीजों को साबित कर सकता हूँ।

अब मैं यह बताना चाहता हूँ कि बिहार में रेलवे की तरफ से कोई सर्विस कमिशन (सेवा प्रायोग) नहीं है। इस तरफ ध्यान देने के लिये अफसरों को फुरसत ही नहीं है। मैं चाहता हूँ कि आप को समय मिलना चाहिये कि आप इस तरफ भी ध्यान दें। एक सर्विस कमिशन लखनऊ में है और एक कलकत्ता में है। बिहार के कैंडिडेट्स (उम्मीदवारों) को इंटरव्यू (मौखिक परीक्षा) करने के लिये जब चिट्ठी आती है तो उन के आने जाने में पचासों रुपया खर्च हो जाता है। कई कई बार तो ऐसा भी होता है कि जो चिट्ठी आती है वह उन्हें उस समय मिलती है जबकि इंटरव्यू हो चुकती है। इस के बारे में बिहार के संसद सदस्यों ने लिख कर मिनिस्टर (मंत्री) साहब को भी एक चिट्ठी दी थी कि बिहार में एक सर्विस कमिशन होना चाहिये और बिहार असेम्बली की ओर से एक संवैसम्मति से पास हुआ प्रस्ताव भी उन के पास आया था। लेकिन उस तरफ कोई ध्यान ही नहीं दिया गया है। मैं मानता हूँ कि मिनिस्टर साहब तो चाहते हैं कि वहां पर एक सर्विस कमिशन हो लेकिन जब वह कागजात नीचे जाते हैं तो नीचे वालों को फुरसत ही नहीं होती कि वह उस पर विचार कर सकें।

अब मैं रेलवे के टाइम टेबुल (समय सारिणी) पर आता हूँ। रेलवे के टाइम टेबुल के बारे में लोगों से सजेशन (सुझाव) मांगे जाते हैं और लोग सजेशन लिख कर भेजते भी हैं लेकिन अफसरों को टाइम (समय) ही नहीं मिलता कि वह उन सजेशंस पर विचार कर सकें। उन को उन सजेशंस को एग्जमिन (जांच) करने का समय ही नहीं मिलता है। ऐसे ऐसे सजेशंस जोकि एक लेमैन भी समझता है कि वह ठीक है माने नहीं जाते हैं। वह सजेशन जो थोड़ी ही दूर के लिंक के बारे में दिये जाते हैं वह भी नहीं माने जाते हैं। इस का जो कारण मुझे दिताई देता है वह यही है कि अफसरों को इन

को एग्जैमिन करन का समय ही नहीं मिलता है ।

इन सब कारणों से मैं आप से कहूँगा कि आप रिग्रुपिंग पर विचार करें और इस मामले को छोड़ न दें, इस को ड्रॉव न करें । मैं चाहता हूँ कि आप जोन बढ़ायें जिस से कि प्रोपेटिव एफिशियेंसी और एड्मिनिस्ट्रेटिव एफिशियेंसी बढ़ सके ।

**Shri V. Muniswamy (Tindivanam):** The resolution is for the appointment of a committee to examine the regrouping system and to give suggestions for efficiency wherever necessary and also with regard to the Second Five Year Plan. I do not propose to take much of the time of this House; but, I will give only one or two instances to show how this regrouped system has disappointed many of us.

We have stated on many occasions that because of this regrouping delays have become almost common in all the zones. We can give many instances of this. We expected some uniformity after this regrouping; but, as a matter of fact, there is no uniformity at all in many of the regrouped railways. For example, take the Southern Railway. The South Indian Railway, the M. & S. M. Railway, and the Mysore Railway, these three have been grouped together. Even at present these railways are working independently as they were working before the regrouping. There is no uniformity among the staff. For the information of the hon. Minister I can say this. When an officer of one of these ex-railways comes to an administrative post, he takes a fancy to introduce the rules which were in existence before in his railway; when another officer of another ex-railway succeeds he takes a fancy to introduce the rules which were followed in his railway, thereby creating confusion. If you examine the medical side, the interlocking side, everywhere there is this confusion. I must earnestly state that in the interests of the railways a committee is quite necessary.

After regrouping, railway staff are transferred from one place to another, from one ex-railway to another ex-railway. There is discontent because there are two scales of pay. An employee of the S. I. Railway gets a different pay than an ex-employee of the M.&S.M. Railway. It is due to the C.P.C. The Central Pay Commission introduced different scales; some were operating in some zones and in certain railways they became inoperative. Even for Sanitary Inspectors certain pay scales which were introduced by the Pay Commission were inoperative on the Northern Railways whereas they became operative in the Southern Railway. Thus, discontent is becoming a common feature after regrouping. I think it is time that a committee consisting of Members of Parliament as well as members of the public should be appointed to go into this question.

Taking the locomotive side, shifting of responsibility has become common after regrouping. People who have got personal contacts with railway employees and those who know the day to day administration will easily understand the difficulties which the engine drivers are experiencing. As a matter of fact, I know that engines in the Southern Railway have become hopeless. I am very sorry to use that word. Nobody takes interest to find the conditions of engines. When it was brought to the notice of the D.M.E. and the A.M.E., they simply negated the complaints and said that the engines were perfect. Telegrams after telegrams were sent out by the drivers to the engineers that the engines were jumping.

**Shri K. K. Basu:** Jump before the Railway Minister.

**Shri V. Muniswamy:** This is the expression used in the railway. That is why I take this opportunity to impress upon the Minister the necessity of appointing a committee for improving the efficiency if he really wants that efficiency should be improved. I

[Shri V. Muniswamy]

do not want to take much time of the House and I think the hon. Minister will seriously take this matter into consideration and appoint a committee.

श्री बी० डी० शास्त्री (शाहडोल-सीधी) : यह जो प्रस्ताव राजा राम शास्त्री जी ने प्रस्तुत किया है, वह वस्तुतः आज के समय की पुकार है। रेलवे में जो भ्रष्टाचार देखा जा रहा है और साथ ही यह भी देखा जा रहा है कि रेलवे के अधिकारी उस पर पर्याप्त नियंत्रण नहीं कर पा रहे हैं, रेलवे का जो सामान बर्बाद हो रहा है, उसमें भी सुधार लाने की क्षमता उनमें नहीं है उसका केवल यही कारण है कि रेलवेज को केवल छः जोन में विभाजित कर दिया गया है। जितने भी माननीय उदर्यों ने आज अपने भाषण दिये हैं उन में उन्होंने इस बात पर जोर दिया है और इसको माना भी है कि अगर जोन को छः की बजाय ज्यादा जोन में विभक्त कर दिया जाय तो सम्भवतः रेलवे की ताकत और रेलवे अधिकारियों की शक्ति आज के मुकाबले में अधिक हो सकती है। भ्रष्टाचार समिति ने जो रिपोर्ट दी थी उसमें भी उसने इस बात पर जोर डाला था कि आज रेलवे में भ्रष्टाचार इसलिये है कि जोन बहुत थोड़े हैं। अगर ६ से बढ़ा कर १२ मण्डल कर दिये जायें तो रेलवे के अधिकारियों की निरीक्षण की शक्ति बहुत बढ़ जायेगी। आज एक अधिकारी को बहुत बड़े जोन का निरीक्षण करने पर अपनी शक्ति लगानी पड़ती है। इसलिये देखभाल अच्छी तरह से नहीं हो सकती। जब वही शक्ति वह एक छोटे मण्डल पर लगायेगा तो वह ज्यादा अच्छी देखभाल कर सकेगा, मुमाफियों की तकलीफों को ज्यादा अच्छी तरह सुन सकेगा, व्यापारियों की दिक्कतों को ज्यादा अच्छी तरह दूर कर सकेगा। रेलवे की जो मशीनें हैं, इंजिन हैं उनको और जो चीजें बरबाद हो रही हैं उनको अच्छी तरह से देखभाल सकेगा। अगर १२ मण्डल बना दिये जायें तो काफी अच्छा काम

हो सकता है। एक जनरल मैनेजर से किसी सदस्य की बात हुई थी तो उसने बतलाया कि अगर जोन छोटे कर दिये जायें तो क्षमता बढ़ जायेगी।

जब छः मण्डल बनने वाले थे उस समय व्यापारियों ने इसका बहुत विरोध किया था और कहा था कि इससे व्यापारियों को बहुत असुविधा होगी। और वही अब हो रहा है कि व्यापारी असुविधा से दुःखी हैं। यदि और जोन बढ़ा दिये जायें तो उनही यह असुविधा दूर हो सकती है।

रेलवे की पुनर्गठन की जांच समिति ने पांच वर्षों तक पुनर्गठन के स्थगित करने की जो सिफारिश की है और उसमें पुनर्गठन के जो कारण दिये हैं वे बहुत मौजू नहीं मालूम देते। इसमें अमरीका के एक उच्च रेलवे अधिकारी श्री एन० डी० वेलेटाइन का सहयोग नहीं प्राप्त किया जा सका। उनकी अमरीका की रेलवेज में बड़ी धाक है। हमको ऐसे उच्च अधिकारी का सहयोग अपेक्षित था। उनके जैसा और कोई अनुभवी व्यक्ति नहीं मिल सका जो कि उचित कारणों पर प्रकाश डालता। लिहाजा जो कारण उस समिति ने दिये हैं वे बहुत मौजू नहीं हैं।

आज हमारे देश में कुल ३४,४०६ मील की रेलवे लाइनें हैं। आगामी पांच वर्षीय योजना में अन्दाजा है कि चार या पांच हजार मील लम्बी लाइनें और बढ़ जायेंगी। इस तरह से हमारे देश में करीब ३८ हजार मील लम्बी रेलवे लाइनें हो जायेंगी। अगर अब इतनी लम्बी रेलवे लाइनों का हम पांच सात जोन्स में बंटवारा करेंगे तो हमको बड़ी दिक्कत का सामना करना पड़ेगा। उस हालत में एक जोन ६ से ७ हजार मील का लम्बा होगा और फिर वही दुरवस्था रहेगी जिसके कारण आज भी रेलवेज में रोना पड़ रहा है। रूस में दो हजार मील तक के अधिकतम जोन बनाये गये हैं। उनकी जो सीमा निश्चित की



गई है वह २००० मील से ज्यादा नहीं है । रूस में कुल रेलवे लाइन ७५ हजार मील लम्बी है और उसमें ४१ मण्डल हैं । यह ७५ हजार मील लम्बी रेलवे लाइन ४१ मण्डलों में विभाजित की गई है ।

एकवर्थ कमीशन (आयोग) के सामने गवाही देते हुये रेलवे के एक विशेषज्ञ, श्री हिंडले, ने कहा था कि किसी दशा में भी ५००० मील से ज्यादा का एक मण्डल नहीं होना चाहिये । उन्होंने कहा था कि चाहे कोई अफसर कितना भी कुशल क्यों हो उसके लिये यह असम्भव होगा कि वह ५००० मील से ज्यादा बड़े मण्डल का ठीक से नियंत्रण कर सके ।

**एक माननीय सदस्य :** तीन हजार ।

**श्री बी० डी० शास्त्री :** आपने बतलाया कि ३००० । तो इतना ही होगा । आज हमारी मध्य रेलवे ५-६ हजार मील से ऊपर है, और इसी तरह से दूसरी रेलवेज है । सभी मण्डल काफी बड़े हैं और इसीलिये उनके काम में उतनी क्षमता नहीं है ।

इंगलैंड रेलवे का जनक है । उसने ही सब से पहले रेलवेज का अविष्कार किया था । पहले वह भी बड़े जोनों के पक्ष में था । लेकिन अब उसने भी अपने यहां छोटे छोटे जोन बनाये हैं और यह मानने लगा है कि जितना एडमिनिस्ट्रेटिव दायरा छोटा होगा उतना ही निरीक्षण ज्यादा अच्छा होगा । फ्रांस में भी यही बात है । इसी तरह से जर्मनी और अमरीका में भी यही बात है । इसी तरह से यदि यहां भी छोटे छोटे जोन बनाये जायें तो हमारे रेलवे विभाग की कार्यक्षमता में बहुत वृद्धि हो सकती है ।

मेरे ख्याल से दक्षिण में तीन जोन बनाये जा सकते हैं । सन् ५१ के पूर्व, जब कि दक्षिणी रेलवेज का पुनर्गठन किया गया; दक्षिण में ११ रेलवेज थीं जो १५०० मील के हेर फेर

में थीं और शेष ९ रेलों ५५ से ८८३ मील लम्बी थीं । यह जो बड़े मण्डल बने हैं वे दुःखदायी साबित हो रहे हैं । क्षमता विभाग ने भी इस विषय में अपनी सिफारिशें दी हैं जो कि गोपनीय रखी गई हैं । लेकिन अन्दाजा है कि उसने भी ९ या १० मण्डलों की सिफारिश की थी । दक्षिण में हम पुराी साउथ इंडियन रेलवे का एक मण्डल बना सकते हैं । उसकी लम्बाई २३४९ मील है । और उसकी आमदनी १७ करोड़ है । आगामो पंचवर्षीय योजना में सन् १९६१ तक उसकी लम्बाई ३ हजार मील हो जायेगी और उसकी आमदनी २३ करोड़ हो जायेगी । दूसरा मण्डल पुराना मद्रास सर्वन मरहटा रेलवे लाइन का बनाया जा सकता है जिसकी लम्बाई शायद २९३८ मील है और आमदनी सवा २२ करोड़ है । आगामो पंचवर्षीय योजना में यह लाइन ३२५० मील लम्बी हो जायेगी और इसकी आमदनी २७ करोड़ हो जायेगी । तीसरा मण्डल पुरानी निजाम रेलवे का बनाया जा सकता है जो कि अभी १४३२ मील लम्बी है और जिसकी आमदनी ७ करोड़ है । अगली पंचवर्षीय योजना में यह लाइन १८०० मील लम्बी हो जायेगी और इसकी आमदनी १२ करोड़ हो जायेगी । ये तीनों मण्डल क्रमशः अपने कारखाने गोल्डन रोक, पैराम्बूर और सिकुन्दराबाद में बना सकते हैं ।

इसके अतिरिक्त उत्तरी भारत में मध्य भारत का साथ ले कर ६ या ७ मण्डल बनाये जायें । दो मण्डल पश्चिम में बनाये जा सकते हैं और एक या दो मण्डल पूर्वी भाग में भी बनाये जा सकते हैं । इस तरह से कुल १२ या १३ मण्डल होते हैं । अगर हम अपनी रेलवेज को १२ या १३ मण्डलों में विभाजित कर दें तो इसमें कोई शक नहीं कि शासन को व्यवस्था बहुत अच्छी होी और जो खर्चा मिश्रित आज दिखायी देती है उनको दूर किया जा सकेगा ।

**Shri L. B. Shastri:** I have not spoken for a long time in the House in Hindi, and so I shall speak in Hindi today.

वेयरमैन साहब, जो प्रस्ताव रखा गया है मुझे उस प्रस्ताव के रखने वाले सज्जन के विचारों के खिलाफ कोई बात नहीं कहनी है और जिन मेम्बरों ने इस बात पर जोर दिया है कि रिपूयिंग (पुनर्गठन) पर फिर से विचार होना चाहिये . . . . .

**Dr. Jaisoorya:** On a point of order, Mr. Chairman, there was a ruling in this House against any hon. Minister replying in Hindi, but I would request the hon. Railway Minister to go on with his speech in Hindi now.

**Shri L. B. Shastri:** I do not think there has been any such ruling. The hon. Member is misinformed.

**Dr. Jaisoorya:** There is a definite ruling, I can tell you that.

**Shri L. B. Shastri:** That point can be decided later. The hon. Member knows Hindi perfectly well.

तो मैं यह तो नहीं कहना चाहता कि गवर्नमेंट रिपूयिंग के सवाल पर विचार ही नहीं करना चाहती। हम गौर करना चाहते हैं, हम विचार करना चाहते हैं। मैंने हमेशा यह कहा है कि रिपूयिंग के सवाल पर मैंने कभी अपना दिमाग बन्द नहीं किया और अभी हाल में आपने देखा कि ईस्टर्न रेलवे को हमने दो रेलवेज में बांटा, ईस्टर्न रेलवे (पूर्वी रेलवे) और साउथ ईस्टर्न रेलवे (दक्षिणी पूर्वी रेलवे)। पिछली बार भी जब श्री मुखर्जी ने यहां आध घंटे की डिबेट रखाई थी उस समय भी मैंने कहा था कि रिपूयिंग के सवाल पर हम विचार करने को तैयार हैं। लेकिन हाउस को इस बात को अशुद्धा तरह से समझना चाहिये कि मिस्टर एण्नी ने जो स्टाफ के बारे में कहा कि रिपूयिंग ने स्टाफ के सवालों को बहुत बढ़ा दिया है, तो वही

बात इस समय भी उन्हें सोचनी चाहिये कि आज रिपूयिंग नये सिरे से हम करें और सारी रेलवेज में तबदीली करें, परिवर्तन करें तो स्टाफ के प्रश्न बहुत बढ़ जायेंगे और समस्याओं की कोई कमी नहीं रहेगी।

हाल में ईस्टर्न रेलवे को हमें ईस्टर्न रेलवे और साउथ ईस्टर्न रेलवे इन दो डिवीजनों में बांटना पड़ा और उस सिलसिले में स्टाफ के कुछ सवाल हमारे सामने पेश आये। बहुत थोड़े लोगों को २, ३ हजार आदमियों का मामला था, नार्थ ईस्टर्न रेलवेज के दो हजार के करीब आदमियों का मामला था लेकिन मैं आपको बतलाऊं कि उनका भी सवाल हल होना एक काफी कठिन काम हो गया। ऐडमिनिस्ट्रेटिव और दूसरे सवाल हमारे सामने आये। तो यह एक बात हमेशा ब्याल में रखनी चाहिये कि जिस तरह की बात आप कह रहे हैं कि एक कमेटी मुकर्रर की जाय और रेलवे का पुनर्संगठन हो, तो अभी तो आपने एक स्टेट्स रिआर्गनाइजेशन कमिशन (राज्य पुनर्गठन आयोग) की रिपोर्ट को देखा है कि उसकी रिपोर्ट के कारण एक अजीब सी हालत मुल्क में पैदा हो गयी है, तो यह जो आप सारी रेलवेज का पुनर्संगठन करना चाहते हैं और उसके हेतु जो एक कमेटी बनेगी तो मैं आपसे कहता हूँ कि रेलवे के प्लान में, यह जो हमारा अगला पांच साल का प्लान है, उसका बहुत सारा काम बिगड़ जाने वाला है। आज नई नई रेलवे बनाने के मानी क्या हैं? नई नई रेलवे बनाने के मानी होंगे नये नये डेडक्वार्टर्स (मुख्यालय) बनाना और लाखों रुपये हमारे इमारतों के बनाने में खर्च आयेंगे। इसके साथ ही हमारे हजारों स्टाफ के लोगों को एक जगह से दूसरी जगह बदलना पड़ेगा, उनके लिये क्वार्टरों का इन्तजाम करने का भी मसला हमारे सामने पेश आयेगा क्योंकि कहीं पर हमारे स्टाफ के पास क्वार्टर्स हैं तो कहीं पर क्वार्टर्स नहीं हैं और जब हम क्वार्टर

वाले स्टाफ को ऐसी जगह तबदील करते हैं जहाँ उनके लिये क्वार्टर मौजूद नहीं हैं तो क्वार्टर देने के वास्ते भी हम इत्तफ़ाम करना पड़ेगा और सैकड़ों और हज़ारों की तादाद में हमें क्वार्टर बनाने पड़ेंगे। इस तरह के और भी कितने ही सवाल हमारे सामने उस वक्त पेश आयेंगे। इसके अलावा स्टाफ की सीनियारिटी (वरिष्ठता) का भी सवाल हमारे सामने होगा और साथ ही जिस काम में मैं अपनी मौजूदा जगह पर लगे हुये है वही काम दूसरे डिपार्टमेंट में वह करने को पा सकेंगे कि नहीं या उनको नये काम पर लगा दिया जायेगा। इतनी समस्यायें, इतने सारे सवालात एक साथ पैदा हो जायेंगे तो सारा स्टाफ परेशानी में रहेगा और एक बेचैनी की हालत रहेगी। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या ऐसी हालत में हम अपने दूसरे पंचवर्षीय प्लान (योजना) को जिस पर कि हमने बहुत जोर दिया है, ठीक से चला सकेंगे अगर जो लोग उसको चलाने वाले हैं, उनके दिमागों में शान्ति न हो और उनकी शिकायतें हों? इसलिये मैं चाहता हूँ कि आप जब इस तरह का प्रस्ताव करते हैं तो आपको इस बारे में सोचना चाहिये कि इसका आखिर नतीजा क्या होगा। मैं ऐसा बिलकुल किसी विरोध के खयाल से नहीं कहता लेकिन आपको यह देखना चाहिये कि आया इस काम को आज इस मौके पर करने से फायदा ज्यादा होगा या उससे नुकसान होने का डर है।

दूसरी बात यह है कि रिग्रूपिंग की बात सहज इस बिना पर करना कि चूँकि करप्शन ज्यादा बढ़ गया है, मैं कुछ मुनासिब नहीं समझता। एंटी करप्शन इनक्वायरी कमेटी (अप्टाचार विरोधी पूछताछ समिति) ने एक माने में एक सवाल पर अपनी राय दी और ठीक दी लेकिन मैं समझता हूँ कि करप्शन का रिग्रूपिंग के साथ बहुत नज़दीक का सम्बन्ध नहीं है। रिग्रूपिंग का काम की अच्छाई पर असर तो हो सकता है लेकिन यह कहना कि रिग्रूपिंग ठीक न होने के कारण

करप्शन ज्यादा बढ़ गया है, मैं ठीक नहीं समझता, कुछ हद तक तो, उनको वह बात ठीक हो सकती है, लेकिन मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या रिग्रूपिंग से पहले करप्शन नहीं था? अगर करप्शन रेलवे में है या था तो वह पहले भी था जब कि रिग्रूपिंग नहीं हुई थी और अब भी मौजूद है, साथ ही यह भी कहना कि पहले करप्शन का औसत कम था, अब बढ़ गया है, ठीक नहीं है, करप्शन की प्रतिशत ऐसे निकालना ठीक न होगा। एंटी करप्शन इनक्वायरी कमेटी की सिफारिशों से जो उन्होंने सुझाई हैं, हम बहुत सारी सिफारिशों से सहमत हैं, उनसे इत्तिफाक करते हैं और हम उनको जल्दी से जल्दी अमल में लाने की कोशिश कर रहे हैं, लेकिन यह एक ऐसा विषय है जिसमें आम तौर पर तो मैं मानता हूँ कि हमें हमेशा अपना दिमाग खुला रखना चाहिये और जाहिर है कि अगर रेलवे का काम बढ़ता जायेगा और विस्तार होता जायेगा तो हम नई रेलवे बनाने से इंकार नहीं करेगे लेकिन आज यह कहना कि सिर्फ करप्शन के खयाल से चूँकि वह अधिक है, इसलिये नई रेलवे और नये जोन बनायें, मेरी राय में यह बात ठीक नहीं लगती। करप्शन के सवाल पर हर हालत में हम सुधारना पड़ेगा, उसे हमें हल करना होगा।

दो, एक बातें श्री फ्रैंक एन्थनी ने कहीं, मैं उनसे इंकार नहीं करता। जहाँ तक खर्च कम होने की बात है, यह बात भी मैं मानता हूँ कि थोड़ी बहुत एक, दो रेलवे में रिग्रूपिंग करने के बाद कुछ कमी हुई है लेकिन वह नाम मात्र को है और वह भी दो ही तीन रेलवे में हुई है। लेकिन आम तौर पर मैं यह मानता हूँ कि कोई खास कमी जिसकी कि आशा की जाती थी, कि रिग्रूपिंग से होगी, नहीं हुई। यह कहना कि रिग्रूपिंग की वजह से अफसरों की तादाद बढ़ गई है, संख्या बढ़ गई है, यह बात भी ठीक नहीं है। जो सीनियर डिप्टी जनरल मैनेजर की बात कही, वह मैं मानता हूँ, वह एक पोस्ट है जो

[Shri L. B. Shastri]

रिग्रूपिंग के बाद बनाई गई है लेकिन मैं यह भी उनसे कहना चाहता हूँ कि अब भी साउथ ईस्टर्न रेलवे पर हमने कोई सीनियर डिप्टी जनरल मैनेजर नहीं रखा और मुमकिन है कि हमारा उस पर ऐसा विचार भी हो कि वहाँ पर सीनियर डिप्टी जनरल मैनेजर (वरिष्ठ उप-महाप्रबन्धक) का कोई कार्य नहीं है तो कोई वजह नहीं है कि हम इसकी खामखाह एक पोस्ट बना कर रखें। यह जो अफसरान की तादाद रेलवे में बढ़ी हुई है वह कई कारणों से बढ़ी थी। इसी जमाने में सारी स्टेट्स रेलवेज इसमें मिली हैं और इनके मिलने से काफी संख्या अफसरों की और दूसरे लोगों की रेलवे में आ गई है। यह भी ध्यान में रखना है कि रेलवे के बढ़ते हुये काम की वजह से भी स्टाफ और अफसरान में काफी नम्बर बढ़ा है। इसके अलावा मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि हमें अभी अपने अफसरों और काम करने वालों की तादाद काफी बढ़ानी पड़ेगी और उनकी तादाद हर साल बढ़ती ही जायेगी क्योंकि अगर रेलवेज का विस्तार होना है और वह होना ही है तो उसमें अगर हम अफसरान और स्टाफ की संख्या न बढ़ायें तो जो हमारा काम बढ़ेगा उसको कौन करेगा। आपने देखा होगा कि हमने सेकंड फ्राईव डयर प्लान के सिलसिले में आज से भरती करना शुरू कर दिया है और लगभग ६० इंजीनियर्स हमने भरती किये हैं और हमें हाल ही में शायद ६० या १०० इंजीनियर्स तक भरती करने पड़ेंगे, बल्कि हो सकता है कि उससे भी ज्यादा हमें भरती करने की आवश्यकता महसूस हो। जहाँ ज़रूरत आज इस बात की है कि हम अपनी संख्या बढ़ायें वहाँ आप यह न समझें कि मेरे दिमाग में यह बात नहीं है कि हमें एकोनामी का खयाल नहीं रखना है लेकिन आज उसकी तरफ ध्यान देते हुए हमारे लिये यह ज़रूरी है कि हम काम की और विस्तार की तरफ ज्यादा ध्यान दें। अब ऐसी सूरत में यह ऐतराज करना कि साहब

आप स्टाफ बढ़ा रहे हैं, कुछ ठीक नहीं बैठता। आपने यह बात भी कही कि आज अफसरान और जो उनके नीचे स्टाफ काम करता है उनके बीच में सम्पर्क नहीं है। आप जो यह बात कह रहे हैं, मेरी उससे हमदर्दी है क्योंकि मैं चाहता हूँ कि हमारे रेलवे के अफसरान और उनके साथ जो हमारे स्टाफ के दूसरे भाई काम करने वाले हैं, उनके बीच में आपसे एक भाई चारे की भावना होनी चाहिये, उनमें सम्पर्क बना रहना चाहिये क्योंकि मैं स्वयं इस बात को बहुत मुनासिब नहीं समझता कि अफसरान कुछ अपने को अलग रख कर एक किले से में अपने को बन्द रखें और दूसरे जो उनके साथ स्टाफ में काम करने वाले हैं, वे उनसे अलग रहें। मैं खुद इस अलगाव में विश्वास नहीं करता और मैं हमेशा बात पर जोर देता आया हूँ कि हमारे अफसरान और स्टाफ में सम्पर्क बढ़ना चाहिये। यह ठीक है कि जनरल मैनेजर और हेड्स आफ डिपार्टमेंट में अगर हम रेलवे की जोन छोटी कर दें तो उनका सम्पर्क बढ़ सकता है। आज उनका सम्पर्क कम हो पाता है। छोटे छोटे जोंस बनाने से ऊपर के लोगों का अर्थात् जनरल मैनेजर्स और हेड्स आफ डिपार्टमेंट्स जो होते हैं उनका कुछ सम्पर्क तो ज़रूर हो जायेगा लेकिन जितना आप चाहते हैं कि वायुमण्डल में परिवर्तन हो और सचमुच कुछ सम्पर्क हो सके, मिलना जुलना हो सके, तो वह तो तभी होगा जब हमारी भावना बदले, अफसरों के अन्दर की मनोवृत्ति बदले, उनके अन्दर इस बात का विचार हो कि हमें लोगों के साथ मिल कर के, उनसे बातचीत करके, उनकी मदद ले कर के काम करना है।

मैं आपसे इतना ज़रूर कहना चाहता हूँ कि मुझे एक बात बिलकुल ठीक लगती है कि जल्दी से जल्दी हमको रेलवे को डिवीजनल पद्धति पर संगठित करना चाहिये,

यानी उनका इस दृष्टि से पुनर्संगठन हो । आप जानते हैं कि कई रेलवे में रीजनल सिस्टम हैं, डिवीजनल सिस्टम हैं, कुछ जगहों पर डिस्ट्रिक्ट सिस्टम हैं । इनकी वजह से, भेरे खयाल में, काफ़ी दिक्कत पैदा होती है और रेलवेज में अलग अलग सिस्टम के काम करने से, खास तौर से रीजनल सिस्टम में, अफ़सरों का जो अन्तर्सम्बन्ध होना चाहिये, वह नहीं होता है । मिर्कैनिकल, सिविल और ट्रान्सपोर्टेशन, सब के अलग अलग स्वतन्त्र अफ़सर रहते हैं । अब हम यह कदम उठाना चाहते हैं कि जहाँ रीजनल सिस्टम है वहाँ हम एक आदमी को इन्चार्ज कर दें जो कि रीजनल सुपरिन्टेन्डेंट हो, या उसका और जो चाहे नाम रख दिया जाय । जैसे डिवीजन्स में एक डिवीजनल सुपरिन्टेन्डेंट इन्चार्ज होता है जो अन्तर्सम्बन्ध बनाये रखता है ट्रान्सपोर्टेशन, मिर्कैनिकल और सिविल शाखाओं को । इस वक्त तो हम फ़ौरन यह करने जा रहे हैं कि रीजनल सिस्टम का सुधार हो, लेकिन इससे मुझे सन्तोष नहीं । मैं यह चाहता हूँ कि जल्दी से जल्दी रेलवे में डिवीजनल संगठन कायम हो, जैसे कि ईस्टर्न रेलवे में है । ईस्टर्न रेलवे में तो वह है ही, सेन्ट्रल रेलवे को भी हम पूरी तरह से डिवीजनल सिस्टम पर बहुत जल्दी करने जा रहे हैं । इसकी स्कीम तैयार हो रही है । शायद कुछ थोड़े बहुत परिवर्तन बाद में हों । इसके लिये मकानों की जरूरत जरूर है, लेकिन हमने कहा है कि हम इसका बहुत ज्यादा इन्तजाम इस समय नहीं करेंगे । हम सिर्फ़ ऐसी इमारतें इस वक्त बनायेंगे जो कि दस, पन्द्रह साल काम दे जायें । उसके बाद जैसे जैसे जरूरत पड़ती जायेगी हम बनाते जायेंगे । इस तरह हम इमारतों पर ज्यादा रुपया खर्च न कर के रेलवे को डिवीजनल सिस्टम पर जल्दी से जल्दी ला सकेंगे । हमारा इरादा यही है कि हो सके तो हम इस काम को दो, तीन वर्षों में पूरा कर लें । हालांकि ठीक समय तो मैं नहीं बता सकता हूँ ।

इसी तरह से हम वेस्टर्न रेलवे, नार्थ ईस्टर्न रेलवे में और सदरन रेलवे को भी डिवीजनल संगठन पर लाना चाहते हैं । सदरन रेलवे में हम इस काम को जल्दी उठाना चाहते हैं और हमने सदरन रेलवे से कहा है कि वह जल्दी से जल्दी अपने प्रस्ताव इस बारे में भेजे क्योंकि सदरन रेलवे लम्बी रेलवे है, शायद छः हजार मील है, मैसूर और हुबली के रीजन्स बहुत बड़े हैं और दूर दूर हैं । हम चाहते हैं कि इस काम को शुरू करने के लिये हम पहले मैसूर और हुबली में डिवीजनों पर विचार करें और इस तरह से धीरे धीरे हम सारी सदरन रेलवे को डिवीजनल संगठन में बदल दें ।

रेलवे बोर्ड ने कहा है कि शायद यह सारा डिवीजनल संगठन जो हम नार्थ ईस्टर्न रेलवे में करना चाहते हैं वह १९५८-५९ तक पूरा होगा । लेकिन मेरी राय है कि इसको और जल्दी करना चाहिये । मुमकिन है कुछ टेकनिकल कठिनाइयाँ हों, लेकिन हम चाहते हैं कि १९५८-५९ से पहले ही इस रेलवे में डिवीजनल संगठन कायम किया जाय और डिवीजनल सुपरिन्टेन्डेंट रख दिये जायें । वह करीब करीब जनरल मैनेजर ही होता है । जिस तरह से जनरल मैनेजर होता है उसी तरह से डिवीजनल सुपरिन्टेन्डेंट भी जो कि एक छोटा जनरल मैनेजर होता है, काम करता है । वह वही काम करता है जो कि जनरल मैनेजर हेडक्वार्टर्स पर करता है ।

मेरा आप से कहना है कि यह जो डिवीजनल सिस्टम में तबादला होगा उससे अच्छे काम करने की योग्यता भी बढ़ेगी और काम में आसानी हो । मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि अगर आगे चल कर रेलवे का विस्तार करना है, और जैसा मैंने कहा है कि पांच साल में हम पांच, छः हजार मील की डबलिंग और नई लाइनें हम बनाना चाहते हैं, तो उम्मीद है कि काफ़ी काम बढ़ेगा, अगर

[Shri L. B. Shastri]

ट्रेफिक ५०, ६० फी सदी बढ़ा तो उसका भी इन्तजाम करना पड़ेगा। अगर रेलवे के काम का बोझ बढ़ा तो उस हालत में डिबीजनल सिस्टम होने से नई रेलवेज के बनाने भी आसानी होगी। डिबीजनों के बनने के बाद स्टाफ़ की जो एक बड़ी समस्या होती है वह भी कुछ कम हो जायेगी। अगर हम इस डिबीजनल संगठन को बना लें और उसके बाद हमें नई रेलवे बनानी पड़े तो उसमें बहुत सुविधा हो जायेगी और इतनी कठिनाइयाँ नहीं पैदा होंगी।

आप कमेटी की बात कहते हैं, लेकिन हमने एक एफिशिएन्सी ब्यूरो भी बनाया है, रेलवे मिनिस्ट्री ने कायम किया है। इस एफिशिएन्सी ब्यूरो की सदा जांच पड़ताल और देखभाल रहती है, उसने काफी अच्छा काम किया है। वह इस बात को देखती है कि कहां पर ट्रेफिक और काम का बोझ बढ़ रहा है और वहां पर किस तरह का इन्तजाम होना चाहिये। तो अगर आप इस बात को रेलवे पर छोड़ दें तो मैं यह बात कह सकता हूँ कि रेलवे के खयाल से और देश के खयाल से कोई नुकसान नहीं होगा और मैं हाउस को इसके खिलाफ शिकायत का मौका नहीं दूंगा। जैसे हमने ईस्टर्न रेलवे को बांटा, अगर हमको और रेलवेज में भी करना पड़ा तो हम पीछे रहने वाले नहीं हैं।

मेरे पास ज्यादा समय नहीं है, लेकिन मैं एक चीज़ और कहना चाहता हूँ। जहां तक एफिशिएन्सी ब्यूरो की बात है उसमें जो आपने आपरेशनल रेशियो (संचालन अनुपात) की बात कही उसके बारे में इस समय कुछ कह सकता तो बड़ा मुश्किल है क्योंकि उसके आंकड़े मेरे पास नहीं हैं। आपरेशनल एफिशिएन्सी तो देखने की बात है। लेकिन मेरा अपना खयाल यह है कि यह कहना कि रेलवे की

एफिशिएन्सी कम हो गई है, यह ठीक बात है। हमारा जो सारा काम है वह ट्रान्स्पोर्टेशन (परिवहन) का है और वह बराबर सुधरता जा रहा है। मैं आपको सिर्फ दो तीन आंकड़े बतलाना चाहता हूँ। १९५५ के नवम्बर के पहले दस दिन के जो आंकड़े मेरे पास आये वह तीन रेलवेज के थे ब्राड गेज और मीटर गेज दोनों के। सेन्ट्रल (मध्य) रेलवे में १३ परसेन्ट (प्रतिशत) बढ़ा ब्राड गेज में और १२ परसेन्ट मीटर गेज में। वेस्टर्न में १९५५ में २२ परसेन्ट ज्यादा हुआ १९५४ के अनुपात से। सदर्न रेलवे में ९ प्रतिशत ज्यादा हुआ ब्राड गेज में और ८ प्रतिशत मीटर गेज में। तो मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि जहां तक हमारे पर्फार्मेन्स की एफिशिएन्सी का ताल्लुक है उसमें बराबर तरक्की होती जाती है। १ नवम्बर तक हमने कोशिश की कि हम अपने लाइनों की क्षमता बढ़ाने का काम कर लें जिसमें २० प्रतिशत हमारी शक्ति बढ़ जाये। वह काम हो रहे है और वह नवम्बर के अन्त तक पूरा हो जाने वाला है।

पिछली बार जब कि एक सवाल इस सदन में उठा था और मिस्टर मुकजी ने वह उठाया था उसमें मैं ने कहा था कि कलकत्ता आफिस में नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर दूसरी रेलवेज के मुकाबले में बहुत कम काम हुआ है। नार्थ ईस्टर्न रेलवे सबसे इसमें पीछे रही। मैं ने कहा था कि मुझे अफसोस है कि यह ऐसा है। लेकिन मेरी इस बात पर स्टाफ ने बहुत ही ज्यादा विरोध किया और नाराज़गी का इज़हार किया। इस पर मैं ज्यादा न बोलते हुये इतना ही कहना चाहता हूँ कि नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर एक महीने में एक आदमी द्वारा औसत नम्बर जो कैसे पूरे किये गये वह सिर्फ पांच थे १९५४-५५ में। इस संख्या को अगर आप दूसरी रेलवेज से मिलान करे तो नारदर्न में ९.५ थे, ईस्टर्न पर जो कि उनके बगल में हैं ११.१,

सदन पर १२.२ सेंट्रल पर १३ और १५.४ वेस्टर्न रेलवे पर । नार्थ ईस्टर्न रेलवे का स्टाफ कलकत्ते में विरोध और प्रदर्शन करने में आगे रहा है और इसका नतीजा यह निकलता रहा है कि काम पीछे पड़ता रहा है । आंकड़े हमारे सामने हैं । मैं इतना और भी बतलाना चाहता हूँ कि अगर आप केवल नार्थ ईस्टर्न रेलवे के कलकत्ता आफिस को ही लें तो वहाँ का औसत ६.६ का निकलता है जब कि ईस्टर्न रेलवे का जो कि उनकी बगल में है ११.१ रहा है । तो यह एक स्थिति पैदा हो जाती है स्टाफ के बारे में जिस वक्त कि आप यह तमाम चर्चा रिग्रूपिंग वगैरह की करने लगते हैं ।

मुझे आज सब से जरूरी जो चीज मालूम होती है वह है दूसरी पंचवर्षीय योजना और उसका पूरा करना । मैं चाहता हूँ कि चाहे वह प्लानिंग कमिशन हो चाहे कोई दूसरा, सब इस बात को अनुभव करें, कि आज के वक्त में रेलवेज की कितनी आवश्यकता है, जो १४८० करोड़ रुपये की बात हमने कही है उसके बारे में अकसर लोग कहते हैं कि यह बड़ा हुआ अनुमान है । मैं ऐंथनी साहब से सहमत हूँ कि यह बड़ा हुआ नहीं है यह तो कम की ओर हो सकता है । मैं चाहता हूँ कि इस बात को समझ लिया जाये कि अगर पूरे प्लान ने रेलवे की वजह से ट्रांसपोर्ट की कमी की वजह से नुकसान उठाया तो यह एक अफसोस की बात होगी । जैसा कि यहां पर इस हाउस में कहा गया और मैं भी उसे पूरी ताकत से कहना चाहता हूँ कि जिस बात की जरूरत है वह यह है कि ट्रांसपोर्ट को अधिक से अधिक महत्व दिया जाय ।

यह कहा जाता है कि बहुत पुराने इंजिनों से काम लें वैसे ही नौगन से काम लें और पुरानी लाइनों को न बदलें । जब ऐसी बात होती है तो उसकी वजह से मैं यह देखता हूँ कि कभी कभी हमारे प्लान में और रेलवे बोर्ड के काम में बड़ी दिक्कत पड़ जाती है ।

मैं चाहता हूँ कि प्लानिंग कमिशन अपना विचार इस सम्बन्ध में निश्चय करे । आखिर यह सब सवाल इस वक्त कैसे उठ सकते हैं । एक तरफ तो हम तेजी बढ़ाने की बात करते हैं क्षमता बढ़ाने की बात करते हैं और साथ ही यह कहते हैं कि प्लान बड़ा होना चाहिये और दूसरी तरफ रिग्रूपिंग के सवाल को अगर हम उठाते हैं तो यह ठीक मालूम नहीं देता । मेरा निवेदन है कि मेहरबानी करके इस सवाल को इस वक्त आप न उठायें । जैसे जैसे जरूरत होगी इस पर हम गौर करेंगे । मेरी दरवास्त है कि राजा राम जी इस प्रस्ताव को वापस ले लें । मैं उनको विश्वास दिलाता हूँ कि मैं इसके खिलाफ नहीं हूँ लेकिन वक्त को देखते हुये यह मुनासिब है कि इसे वापस ले लिया जाय क्योंकि इस सवाल को इस वक्त उठाने से न उनको फायदा होगा और न रेलवेज को ही फायदा होगा ।

श्री राजा राम शास्त्री : वास्तव में मेरे प्रस्ताव का खास उद्देश्य यह था कि समस्या की ओर सरकार का ध्यान दिलाया जाय । इस प्रस्ताव का न सिर्फ विरोधी पक्ष की ओर से बल्कि कांग्रेस की ओर से भी समर्थन किया गया है । यह देख कर मुझे कुछ थोड़ा सा आश्चर्य जरूर हुआ है कि कांग्रेस के सदस्यों ने भी इस का समर्थन किया है । न सिर्फ इन्क्वायरी कमिटी (पूछताछ समिति) और उसके तमाम मेम्बरों ने बल्कि और जितने भी मेम्बरों के यहां पर भाषण हुये हैं उन्होंने भी इस प्रस्ताव का जो सिद्धांत है उसका समर्थन किया है । मुझे इस बात की भी खुशी है कि माननीय मंत्री जी ने यह कहा कि रिग्रूपिंग की तरफ उनका ध्यान है । मेरा उद्देश्य केवल यह था कि दूसरी पंचवर्षीय योजना की सफलता में कोई स्लावट न पड़े और रिग्रूपिंग की समस्या पर अगर एक्सपर्ट कमिटी विचार करे तो उससे इस प्लान को सफल बनाने में मदद मिल सकेगी । सभापति जी, मंत्री

[Shri L. B. Shastri]

जी के इन सब बातों के कहने के बावजूद भी मैं चाहता हूँ कि आप मेहरबानी कर के एक एक्सपर्ट कमिटी (विशेषज्ञ समिति) बनाये और उसके मेम्बरों पर भरोसा रखिये, उस की सद्भावना पर विश्वास कीजिये। उनका उद्देश्य यह हूँ कि नहीं होगा कि रेलवे की व्यवस्था में गड़बड़ पड़ जाये और इससे आपको कोई हानि नहीं होगी। कमिटी न बना कर आप समस्या पर अकेले ही दिमाग लड़ायेंगे और मैं समझता हूँ कि इससे कहीं बेहतर यह होगा कि ज्यादा लोग समस्या पर विचार करें और जो हल वह सुझायेंगे वहाँ कहीं अच्छा होगा। इस लिये मैं अब भी कहता हूँ कि माननीय मंत्री इस पर जिद्द न करें, जो कुछ मैं ने कहा है उसको ध्यान में रखते हुये इस प्रस्ताव को स्वीकार कर लें। मेरा पक्का विश्वास है कि इस प्रस्ताव को स्वीकार कर लेने में किसी किसम की रेलवे की व्यवस्था में अड़चन नहीं पड़ेगी। क्योंकि दूसरा प्रस्ताव पेश होने वाला है इस लिये मैं और ज्यादा न कहते हुये इतना ही कहना चाहता हूँ कि वह इसे जरूर स्वीकार कर लें।

श्री डी० सी० शर्मा (होशियारपुर) :  
आप इसे विदड़ा (वापस) नहीं करतें।

Mr. Chairman: I shall put the resolution to the House.

The question is:

"This House is of opinion that a Committee consisting of Members of Parliament and experts be appointed at an early date—

- (1) to examine the whole question of regrouping of Railways and to recommend to the Government measures for improving the administrative efficiency of the Railways; and
- (2) to consider the proposals for the expansion of railway transport in order to meet the

increased demand on it during the Second Five Year Plan".

The motion was negatived.

#### RESOLUTION RE. INDUSTRIAL SERVICE COMMISSION

श्री एम० एल० द्विवेदी (जिला हमीरपुर) : सबसे पहले मैं माननीय मंत्री जी और श्री राजा राम शास्त्री को इस बात के लिये धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने ज्यादा न बोल कर और दूसरे मेम्बरों ने जो कि इस प्रस्ताव पर जो कि अभी हाउस के सामने पेश था बोलना चाहते थे, न बोल कर, मुझे यह मौका दिया कि मैं अपने प्रस्ताव को यहाँ पर पेश कर सकूँ। इससे पूर्व कि मैं और कुछ कहूँ मैं चाहता हूँ कि पहले अपने प्रस्ताव को हाउस के सामने प्रस्तुत कर दूँ। मेरा प्रस्ताव इस प्रकार है :

"इस सभा की यह राय है कि सरकारी कारखानों, उद्योगों और अन्य संस्थाओं के लिये योग्य और उपयुक्त व्यक्ति भर्ती करने के लिये यूनिजन पब्लिक सर्विस कमीशन (संच लोक सेवा आयोग) की तरह एक औद्योगिक सेवा कमीशन स्थापित किया जायूँ।"

यह प्रस्ताव जैसा कि इसके शब्दों से प्रकट है, एक बहुत ही महत्वपूर्ण प्रस्ताव है। हमारे देश में औद्योगीकरण की जो प्रगति हो रही है वह इतनी विशाल है और इतनी महत्वपूर्ण है कि इस प्रश्न पर ठंडे होकर बैठे रहना और गड़बड़ी पड़ने का मौका देना उचित नहीं है। आज हमारे देश में राज्य सरकारों की ओर से जो कारखाने और उद्योग चलाये जा रहे हैं उनमें दो हजार करोड़ से भी ज्यादा की रकम लगी हुई है और जब उन उद्योग धंधों की ओर हम देखते हैं वहाँ पर अव्यवस्था और गड़बड़ी ही पाते हैं और इसका एक मुख्य कारण लोगों में दक्षता की कमी है। यही कारण है कि प्रगति धीमी है। मैं कई उदाहरण दे सकता हूँ कि जहाँ जहाँ भी कारखाने