SHRI K. K. SHAH :जरा सुन लीजिए । I have accepted your point of view. We have carried on for some time. It is no use adjourning the House in between. I could understand if you had taken objection in the very beginning. . . *(Interruptions).* I accept your sentiments.

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : हाउस की डिग-निटी का प्रश्न आपको भी उठाना चाहिये ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Can you make the statement now, Mr. Chaturvedi?

SHRI SUNDAR SINGH BHAN-DARI: He is not ready with the statement. They do not have it.

SHRI M. S. GURUPADASWAMY : May I make a suggestion . . .

श्री के० के० शाह : अच्छा मैं उनको बुला भेजता हूं ।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : मानों यह घर की बात हो कि उनको बुलवा लेते है ।

श्री के० के० शाह : आपकी बात तो मान ली है । आपकी बात नहीं मानता तो आप गुस्सा करते । समझ में नहीं आता आपकी बात मान ली फिर भी गुस्सा क्यों करते हैं ?

SHRI N. K. SHEJWALKAR: Thank you for that.

SHRI M. S. GURUPADASWAMY: We are prepared to co-operate since the Leader of the House has already admitted the lapse on the part of the Minister. If the Minister has the statement we will co-operate. But he does not have the statement in his hand. In that case how can you proceed with the debate? *(Interruptions).*

SHRI A. D. MANI: I have been trying to catch your eye. Sir, we have been treated with the sad spectacle of the Minister rushing about from one bench to another.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Akbar Ali Khan wants to speak.

SHRI SUNDAR SINGH BHAN-DARI: Now it is a game going on. Let us adjourn for ten minutes because the statement has to be made. You have already ruled that the statement is to be made. Let us ad-jGurn for ten minutes.

SHRI KRISHAN KANT: I think this time the point raised by the Members of the Opposition is correct. The House can proceed only when the statement is made. Let us adjourn for ten minutes.

SHRI A. D. MANI: Please put the motion to vote.

SHRI K. K. SHAH: There is no question of a motion. All of us are agreed. If I cannot persuade you, I think at least once you will listen to me and accept my request that in 15 minutes if the Minister . . .

SHRI SUNDAR SINGH BHAN-DARI: We cannot wait for 15 minutes . . .

MR DEPUTY CHAIRMAN : Order, order. Now I am on my legs. The time of this House is very precious. Because of a certain lapse on the part of the Minister, perhaps the House will have to lose some time. I think in future such a thing will not happen. Mr. Minister, how long will you take to get the statement?

SHRI K. K. SHAH: Fifteen minutes.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned till 3-30 P.M.

The House then adjourned at seventeen minutes past three of the clock.

The House reassembled at half-past three of the clock, MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1970-71—GENERAL DISCUSSION— *contd.*

SHRI ROHANLAL CHATUR-VEDI: Sir, may I read the statement with your permission?

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Yes, it is not long, I think.

SHRI ROHANLAL CHATUR-VEDI: It is long.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Then, as the hon. Members would not be in a position to know about it . . .

SHRI OM MEHTA (Jammu and Kashmir) ; They already know.

SHRI LOKANATH MISRA: Let it be laid on the Table of the House. We concede on that point.

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : हो सकता है कि इस हाउस में कुछ और सुविधाएं हों।

SHRI ROHANLAL CHATURVEDI: Sir, with your permission, I will lay it on the Table.

SHRI RAJNARAIN (Uttar Pradesh) : No, no.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Why do you want to ask him to read it? Let him lay it on the Table of the House.

श्री राजनारायण : यह कोई मामूली बात नहीं है। ये बाद में आश्वासन दिये गये हैं क्योंकि पहले बजट बन गया था। क्यों आश्वासन दिये गए, वे इसके बारे में कुछ कहें और इसी लिए उनको अपना भाषण पढ़ना चाहिये।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The hon. Minister can lay the statement on the Table.

SHRI M. RUTHNASWAMY (Tamil Nadu): No, Sir. This is not the way to treat the Rajya Sabha, it should be treated with the courtesy and and deference that it requires. Here is a Budget being introduced without any statement, without any introductory speech, and you just lay it on the Table of the House and ask the Members to read it later. At least the changes should be announced.

श्री राजनारायण : यह कोई घर का सौदा है ?

LB(N)6RSS

SHRI M. RUTHNASWAMY: At least the changes made in the course of the Lok Sabha debate should be announced formally by the Minister.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I do not know what the feeling of the hon. Members is, but normally the Budget here is laid on the Table. This is also a statement relating to that and it may be laid on the Table of the House.

SHRI SUNDAR SINGH BHAN-DARI: The only point is, discussion is in progress, and what this statement contains is not known to all of us.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : If not officially, unofficially it is known to all of us.

SHRI SUNDAR SINGH BHAN-DARI: Had that been the issue there was no point in adjourning the House . . .

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The proper procedure should be followed. That was the only point in adjourning the House.

SHRI SUNDAR SINGH BHAN-DARI: We would like to know about the concessions given.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: All right, if the hon. Members want it, the hon. Minister can read out the statement.

SHRI ROHANLAL CHATURVEDI: Sir, I owe it to the House at the outset to present the facts about the financial situation of the Railways, in precise and clear terms, to facilitate a realistic discussion of the problems of the Railway system and what may be expected of it, in the coming years specially the remaining period of the Fourth Five-Year Plan.

I shall first set out briefly the position of the current year 1969-70 as it has emerged on the basis of the revised estimates of the traffic receipts, the working expenses, the Dividend to the General Revenues and other transactions.

[Shri Rohanlal Chaturvedi]

The revised figure for the net Railway Revenue, for the current year, is Rs. 145.88 crores. The corresponding amount of Dividend to General Revenue is Rs. 158.43 crores. There would thus be a shortfall of Rs. 12.55 crores in respect of the year 1969-70. The revised estimates of the expenditure incurred on the non-remunerative activities—services and works-charged to the Development Fund comes up to Rs. 20 crores and no appropriation could be made, out of the Revenue of the year, for transfer to the Development Fund. In addition, the Railways have to pay Rs. 1.64 crores as interest on the loans taken from General Revenues. This means in all a deficit to the extent of Rs. 34.19 crores in the year 1969-70 alone for meeting dividend liability, Developmental fund works and interest on borrowings. As the available balances in the Revenue Reserve Fund and the Development Fund were only Rs. 2.84 crores and Rs. 1.26 crores respectively, the Railways had to borrow from the General Revenues Rs. 30.09 crores for meeting this deficit of Rs. 34.19 crores.

Calculated on the same basis, the total deficit for the preceding five financial years commencing from 1964-65 and the current year works out to Rs. 165.87 crores. The Railways had, since 1st April, 1964, not only depleted the entire balance of Rs. 110.48 crores accumulated by them in earlier years in the Revenue Reserve Fund and the Development Fund but also become indebted to the General Revenues to the extent of Rs. 55.39 crores. On the same lines, the Budget Estimates for the year 1970-71 disclose a total deficit of Rs. 40.97 crores, if no additional resources are to be derived from increases in freights and fares. The increases visualised in the Budget proposals are expected to yield Rs. 39 crores. Even jf we had all that accretion to the revenues, there would still be a deficit of nearly Rs. 1.97 crores.

Coming now to the Fourth Plan for the Railways, the Railways are expected to contribute Rs. 525 crores towards Depreciation Reserve Fund, the entire amount to be spent during the Plan in replacing worn-out equipment, track and other assets. Excluding this Rs. 525 crores, the Plan outlay envisaged is Rs. 1,000 crores towards which the General Revenues are required to contribute Rs. 585 crores and the Railways, Rs. 415 crores generated from their own earnings.

The Plan expenditure excluding depreciation envisaged in 1969-70, the first year of the Fourth Plan was Rs. 160 crores. Against this, the actual expenditure expected to be incurred is Rs. 153.75 crores, to which the Railways will be contributing only Rs. 10.03 crores. Similarly, the Planned expenditure envisaged next year excluding depreciation is Rs. 180 crores, towards which the Railways would have contributed only Rs. 44.96 crores, even if all the proposals for increase in fares and freights have been accepted. With the reductions which I now propose, the Railways contribution towards Plan outlay next year will be only Rs. 31.96 crores. This would show that for completing the Plan which, as I have already explained in my Budget speech, is less than the bare minimum and does not allow for such items like the increases in the price of steel that have already occurred, possible increases in salaries and wages, etc., the Railways would have to raise at least Rs. 200 crores in the last three years of the Plan.

I was naturally perturbed and concerned, when I came to know the real financial position of the Railways as revealed by the above figures. The House will, no doubt share my concern that the nation's largest public sector undertaking with an investment of nearly Rs. 4,000 crores should regain its financial health and that the Indian Railways should be in a position to perform their most vital economic and social role of transporting men and material at low cost and optimum efficiency. At the same time, I am

aware of the criticism and opposition that some of the proposals have evoked. During the past few days I have had the benefit of the views and reactions of the leaders of the various parties and several individual Members of Parliament. In view of the strong feelings expressed, I have decided to modify some of the original proposals.

I am withdrawing the proposals for all increases in Third Class fares. There will be no increases in Third Class tickets whether by Passenger or Mail or Express trains. The Third Class Sleeper charges will continue at existing rates. There would also be no increase in the Third Class Suburban and Non-Suburban Monthly and Quarterly Season Tickets nor in the Market Vendors' Monthly Tickets, all of which will continue at the existing rates. I am also withdrawing the proposal for increasing the price of Platform tickets to 25 paise and these would contmue to be available at the existing rate of 20 paise. The proposals for the Upper Classes including the Third Class Air-conditioned Chair Car will stand as proposed, except that the minimum fare for First Class Ordinary and Second Class Ordinary will respectively be One Rupee and 50 paise in place of Rs. 2 and Rs. 1.50 as provided in the original proposals.

In the case of Goods Traffic, I am withdrawing my proposals for the adjustment of freight rates in respect of foodgrains including pulses, which will continue to move at the existing rates. I am also withdrawing the proposed increase in Parcel charges for milk.

The combined effect of these w'th-drawals will be a net diminution to the extent of Rs. 13 crores in the additional revenue anticipated for the vear. This will increase the real deficit for the year 1970-71 to nearly Rs. 15 crores. While I have agreed to these changes in deference to the wishes of various sections of the House. *I* would like to reiterate the plea thit in the face of this grim picture of the present state of Railway finances, we can ill-afford this loss of revenue.

With the revised proposals the contribution of the Railways to the first two years of the Plan would have been only Rs. 41.99 crores against the amount of Rs. 120.37 crores as originally visualised in the Plan. This means that if the Plan has to be put through as originally envisaged we have to raise about Rs. 200 crores in the remaining years of the Plan.

The Railway Minister is thus confronted with a baffling situation. I can say for myself that during my brief contact with the affairs of the Railways, I have gathered the impression that there is an enormous leeway to be made up with regard to the legitimate and pressing needs of the people in all parts of the country. Passengers' amenities have to be enlarged, and provision of more quarters for staff has to be made. We must secure additional coaches to reduce overcrowding. In all areas there is an urgent need for construction of new lines and also gauge conversion of the existing lines. The uneconomic lines have a claim on the revenues of the Railways, and in several other directions there is need for improvement. But the Railways, under the constraint of paucity of resources, are faced with the prospect of having to curtail the expenditure even on their normal activity. Very little will be available out of the funds of the Railways to meet the rapidly expanding requirements of development in various directions.

In this context I wish to assure the House that the Railways will en their part make the utmost effort to effect economies in expenditure and do their best to raise the level of efficiency and stop leakages of revenue. For this I count on the support, advice and cooperation of all the Members of the House.

SHRIMATI YASHODA REDDY: Sir, on a point of clarification.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no. There is no clarification now.

SHRIMATI YASHODA REDDY: We have to thank the Minister. I want to know whether the Chair has understood anything from the statement because more than the tax relief announced, I was taxed enough trying to understand the honourable Minister. I just could not understand anything of what he said.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : It is a

श्री सुन्दर सिंह भंडारी : मैं यह जानना चाहता

श्री राजनारायण : श्रीमन, मैं . . .

श्री उपसभापति : जो कुछ कहना है वह आप अपने भाषण में कहिएगा ।

श्री राजनारायण : सुनिए ।

श्री उपसभापति : इसमें सुनने का क्या है ?

श्री राजनारायण : मैं एक व्यवस्था चाहता हूं । अभी अभी माननीय मंत्री महोदय ने जो कुछ यहां पर पढ़ा है और उसके मुताबिक जो कुछ उन्होंने कहा है वह यह है कि इतना हमने कन्सैशन दिया और आगे भी उन्होंने कहा है कि कोच प्रोवाइड करेंगे, कुछ और फेसिलिटीज़ पैसिंजर्स को देंगे—इसकी डिटेल इन्होंने इस समय नहीं दी है—और कहा है कि यह सब हमने किया क्योंकि कुछ अन्य दल के नेताओं और दूसरे दलों ने सरकार पर दबाव डाला ।

श्री उपसभापति : राजनारायण जी. . .

श्री राजनारायण : घबड़ाइए मत । हम बहुत व्यवस्थित ढंग से प्रोसीड कर रहे हैं । इन्होंने कहा कि हमने इस वजह से ऐसा किया । तो मैं यह चाहता हूं कि यह सदन बहस होने के पहले ही मंत्री पर थोड़ा दबाव और डाल दें क्योंकि यह सरकार दबाव डालने से दबती है । इसका अपना कोई दिमाग नहीं है । 12, 13 करोड़ के प्रपोजल हो गये और उस के बाद जब

supplementary, you can say.

दबाव डाला गया तो बैठ गये । तो मैं चाहता हूं कि और दबाव डाला जाय और इस दबाव डालने में मैं सदन के सभी सम्मानित सदस्यों का सहयोग चाहूंगा कि जो एयर कंडीशन का तीसरा दर्जा है उस में जो पूरी बढ़ोत्तरी के न घटने की बात हुई है या सेकिंड क्लास में जो पूरी बढ़ोत्तरी के न घटने की बात हुई है और इस के अलावा कहीं जो एक रुपया या आठ आना कम किया गया है, मैं चाहता हूं कि उस के लिए भी यह सरकार हमारे दबाव से दबे और जो बढ़ोत्तरी इस बजट में सरकार ने की है वह उस सब को वापस ले और इस सदन की कार्यवाही स्थगित हो और इस सरकार को फिर सोचना चाहिए और उस के लिए इस को मौका दिया जाय और यह सरकार सोच कर आये और फिर अपना बयान दे कि इस सरकार के जरिये अब तक जितनी बढ़ोत्तरियां हुईं थीं उन सब को घटाने में इस सरकार को क्या आपत्ति है ? यह बात मैं जानना चाहता हूं ।

श्री उपसभापति : ठीक है । मैं आप को बोल रहा हूं कि वहां पर जो हो गया है. . .

श्री राजनारायण : आप जवाब मत दीजिए ।

श्री उपसभापति : आप ने व्यवस्था का प्रश्न उठाया । उस का जवाब तो सरकार नहीं दे सकती । सवाल यह उठा था कि उस सदन में स्टेटमेंट किया, इस सदन में नहीं हुआ । इस सदन में होना चाहिए । उसी के मुताबिक स्टेटमेंट किया गया । इसके बाद बजट प्रपोजल्स में और इस स्टेटमट में जो बातें कही गयी हैं उन के मुतल्लिक सम्मानित सदस्य अपने ख्यालात पेश कर सकते हैं और उस के बाद गवर्नमेंट अगर सोचना चाहेगी तो सोचेगी । राजनारायण जी का काफी दबाव है और उसके साथ जब और दबाव आयेगा तो सरकार सोचेगी । अब मिस्टर शर्मा अपना भाषण जारी करेंगे ।

श्री राजनारायण : श्रीमन् जरा सरकार से पूछ तो लें ।

SHRI ANANT PRASAD SHARMA: Sir, I was saying that in the Budget proposals there is nothing new to provide better facilities and amenities to the passengers.

श्री राजनारायण : श्रीमन्, प्वाइंट ग्राफ ग्रार्डर । जब मंत्री जी पढ़ रहे थे तो शर्मा जी खुद हंस रहे थे क्योंकि वह भारतीय ढंग से ग्रंग्रेजी पढ़ रहे थे । चौबे जी जब भारतीय ढंग से पढ़े तो शर्मा जी हंसे, ग्रब वे खुद भारतीय ढंग से बोल रहे हैं । तो हिन्दी में बोलो ।

श्री उपसभापति : ग्राप बैठिये ।

SHRI ANANT PRASAD SHARMA: Sir, now I have to say that so far as labour is concerned, this Budget is very much disappointing. In the very beginning I had said that had the Railway Minister applied his mind very seriously to the Budget proposals, I am quite sure that the character and the nature of the Budget would have been entirely different.

Sir, the next point that I wculd like to make is that although there is a mention about the increase in the working expenses year after year, there is no mention about the specific improvement made in the working of the Railways during this period. I hope the Railway Minister, when he replies to the debate, will let this House know what specific improvements have been made in the working of the Railways.

Then, Sir, there is also a mention about passenger earnings and it has been stated that Rs. 9.25 crores have been realised or earned by imposing penalties on the ticketless travellers. I fail to understand how the penalties imposed on the ticketless passengers can also be considered to be passenger earnings. If that is a fact, then for better appreciation of the House there should have been separate figures given in the Budget proposals as to how much has been realised out of such penalties from ticketless travellers.

श्री राजनारायण : शर्मा जी, जरा एक बात का खुलासा करिये । ग्रभी ग्रभी ग्राप ने कहा उस का जरा खुलासा कर दीजिए कि यह पेनाल्टी क्या है ?

SHRI ANANT PRASAD SHARMA: Sir, the Railway Minister's Budget does not inspire the confidence of the railway workers. *(Interruption).* This is for the Railway Minister to clarify, not for me. Sir, I was saying that the Budget does not enthuse the railway workers to do hard work, there are no incentives provided for them to work hard. The Railway Minister has made certain announcements regarding the grant of increments to the railway employees. It has been stated that where people have been stagnated for over a period of 2 years, they will be given some increment. But I am sorry to say that the Railway Minister has not taken into account the question of upgrading in general of the Class III and Class IV employees, although some sort of upgrading and benefits of the same have recently been given to the h'gher services in the Railways. Whatever concessions have been announced by the Railway Minister in respect of the grant of increments to the railway employees, they are too meagre as compared to what was expected.

श्री निरंजन वर्मा (मध्य प्रदेश) : ग्रालोचना ही ग्रालोचना कर रहे हैं या मंत्री जी की कुछ प्रशंसा भी कर रहे हैं ।

श्री ग्रनन्त प्रसाद शर्मा : ग्राप जो समझें, मैं जो ठीक समझता हूं, कह रहा हूं ।

श्री बालकृष्ण गुप्त (बिहार) : उपसभापति महोदय, उन को ग्रंग्रेजी ग्रच्छी तरह से बोलनी नहीं ग्राती है इस लिये उन से हिन्दी में बोलने को कहें ।

श्री अनन्त प्रसाद शर्मा : ग्राप को जो बोलना ग्राता हो उस में ग्राप बोलियेगा ।

श्री उपसभापति : ग्रार्डर, ग्रार्डर ।

श्री राजनारायण : वह खुद ही डिस्टर्ब हो रहे हैं ।

SHRI LOKANATH MISRA: Sir, no Member can be intimidated by another Member to speak in a particular language.

श्री राजनारायण : मैं किसी को इन्टीमिडट नहीं कर रहा हूं । मेरा निवेदन है कि जो जिस भाषा में अच्छी तरह से बोल सके वह उस में बोले ।

श्री उपसभापति : आप बैठिये । It is up to any hon. Member to express his views in any language. On this point there should be no discussion and no interruption by the hon. Members.

श्री राजनारायण : यशोदा जी ने मुझ से आ कर कहा था कि इन की अंग्रेजी उन की समझ में नहीं आती है ।

श्री उपसभापति : आर्डर, आर्डर । जिन को समझ में आयेगी उन को समझ में आयेगी, और जिन की समझ में नहीं आयेगी, दुख की बात है कि उन की समझ में नहीं आयेगी ।

SHRI ANANT PRASAD SHAR-MA: Sir, I want to assure my friend, Mr. Lokanath Misra, that no amount of intimidation can deter me from my path.

Sir, there is also a mention in the Railway Minister's Speech about the setting up of a Pay Commission for the Central Government employees. He has said that the financial implications of the recommendations of the Pay Commission are not known to the Railway Ministry, and that is but natural, because the recommendations of the Pay Commission are yet to come before the Government. But, Sir, the Railway Minister has totally forgotten the demand of the railway workers, that they have been making. They have been demanding the setting up of a separate Pay Commission for the railway employees. They have been demanding a separate Pay Commission for themselves because they feel that the last two Pay Commissions have not been able to do justice to them and they have not solved their problems. That is why the railway employees have been demanding a separate Pay Commission for solving their problems. Here again the Railway Minister has escaped the very important point as far as the employees are concerned and he has not mentioned even about the demand of the railway employees. I hope that while replying to the debate in this House, he will take this aspect into consideration and will concede the demand of the National Federation of Railway-men at least to set up an expert committee within the framework of the Pay Commission if not a separate Pay Commission, so that justice could be done to the problems of the railway employees which has not been done so far by the two successive Pay Commissions.

4 P.M

श्री राजनारायण : क्या कहा ? कमिशन के माने क्या हैं । आपने क्या कहा, कमिशन के माने क्या हैं ।

SHRI ANANT PRASAD SHAR-MA: I am saying Pay Commission.

श्री राजनारायण : चूंकि यह अच्छी अंग्रेजी नहीं बोल रहे हैं इसलिये मैं जाना चाहता हूं । या तो वह अपनी मातृभाषा में बोलें या अगर विदेशी भाषा में बोलें तो विदेशी ढंग से बोलें ।

श्री उपसभापति : आपको पूरी स्वतंत्रता है, बैठना चाहे तो बैठ सकते हैं, जाना चाहें तो जा सकते हैं ।

श्री राजनारायण : श्री ए० पी० शर्मा चूंकि बिहार से आते हैं, बिहार कांग्रेस के सदर हैं अंग्रेजी बहुत भद्दी बोलते हैं जिसको कोई समझ नहीं सकता, मादरी ज़बान जानते हैं, मातृभाषा में बोल नहीं रहे हैं, इसके प्रोटेस्ट में मै इस सदन का त्याग करता हूं ।

(At this stage, Shri Rajnarain left the House)

SHRI ANANT PRASAD SHAR-MA: Nov/ I would come to the problem of the casual workers employed on the Indian Railways. Their number is more than 4 lakhs and

the condition of this class of workers is pretty bad, worse than that of the workers employed in the private industries. Their wages are low. They have not been given any service conditions. The old system of hire and fire still continues. I am surprised that our Railway Minister forgets this. Had anybody else been the Minister, I could have understood it but this Railway Minister has been the revered labour leader of great standing and how could he forget this problem to be mentioned in the speech?

SHRIMATI YASHODA REDDY: So there is some truth why Mr. Nanda has been brought to the Railway Ministry. . .

(Interruptions)

DR. B. N. ANTANI (Gujarat): It is the Railway Board that foisted the Budget in his mouth?

SHRI ANANT PRASAD SHAR-MA: There is another problem of class III employees who are promoted to Class II. We talk about a classless society. We talk about the removal of distinction between man and man; services and services and what about the system of Class II services in the Railways that has been continued from the very inception of*the Railways, for more than 100 years? What is the position of these employees? They are promoted from Class III after going through some selection and when they are admitted to Class II. from there they are to be promoted to the extent of 33 per cent to Class I but it is amusing to note that even this percentage of 33 per cent is not strictly adhered to in some Railways. There they are made to revert to their former positions to accommodate the Class I people if they became surplus. This is a very deprecating condition and I hope the Minister, who is a socialist, who is a labour leader, would take note of this and see that this distinction between Classes I and II, who are practically doing the same job and who are interchangeable, is removed soon.

I would now come to the question of workers' participation in the management. This scheme is as old as 14 years. In 1956 a team of workers' representatives, the Government representatives and that of the management went to foreign countries to study this wonderful scheme and since then so many Ministers have come and gone. Even the successive five year plans have also accepted the necessity of the workers' participation in the management. More so recently in the Bombay Congress it has been accepted as one of the socialist measures but I am constrained to say that there is no mention in the Railway Minister's speech so far as workers' participation in management is concerned. I hope the Minister will take note of this and while replying, will agree to my suggestion that the Railway Ministry, which is the biggest industry in the country, and the biggest employer in the country, introduces this scheme in the fitness of things.

I now come to a very important matter regarding the working of the Railways. The House knows and the country knows that whenever some disturbances take place in the country or political movement starts in the country, some interested people destroy the railway property. Not only that, they even assault the railway employees. It has increased in West Bengal, in the Sealdah division, of the Eastern Railway. The staff has been indiscriminately assaulted. In some cases they had refused to work. The Minister has lightly said in the speech that it is going to be increasingly difficult to run the Railways in that part of the country. I want to say as one of the labour representatives that it is not only going to be difficult but if the political parties and if those interested in disrupting the working of the railways and destroying the railway property as part of their political movement, continue to do that, I warn the House, that the Indian trade unions will not be a silent spectator. We will advise our Members not to run the railways in that part of the country till such times as normal conditions are restored. It is

[Shri Anant Prasad Sharma]

said that law and order is the specific responsibility of the State Governments. Am 1 to understand that if a particular State Government fails to discharge its duty of protecting the national property or the lives and property of the people, the Central Government should be a silent spectator? Will the Central Government in that case expect the employees to perform their duties and risk their lives? I want to give a note of warning that there may be political interests here and there but if things continue like this, so far as the working of the railways is concerned, it is definitely going to be severely affected in certain parts of the country on account of such things. Therefore on this occasion I would request the Central Government to take certain measures to see that the efficient running of the Railways, which is a national service, should be maintained through-6'ut the country.

Then I will refer to the general conditions of service of the employees other than those whom I have mentioned in my speech. I refer to the workshop employees in the Railways. They enjoy to-day no better conditions than the workers in any factory in the country. In fact their condition is very bad. There has been a regular demand about the classification of the jobs which was done some 20 years ago and it is high time that the Railway Minister takes note of that demand and sees that proper evaluations are done with regard to the workers in the workshops.

With these few words, I would again say that I hope the Budget proposals of Mr. Gulzarilal Nanda who is a socialist and a labour leader, will be reviewed again as far as the labour problems are concerned.

SHRI M. RUTHNASWAMY- Mr Deputy Chairman, the unpleasant incident, which took place early this afternoon, when the House had to adjourn for fifteen minutes in order to allow the Railway Minister or his colleague to make a statement in regard to the changes made in the' Railway Budget and announced in the other House, has vindicated the stand that I took in my very first speech on the Railway Budget eight years ago, namely, that the Railway Budget, when it is placed before the House, should be introduced by a statement or a short speech detailing the main features of the Railway Budget. What happens is that the Railway Budget is placed on the Table and Members are called upon to deliver speeches on the Railway Budget without any introductory speech from the Railway Minister or his representative. It is a well known rule of procedure in any Legislative Assembly that no discussion can take place without a Motion being made either by a private Member or by an official Member, and I hope, Sir, that the contretemps, which took place this afternoon, will lead to the healthy practice cf any Budget, Railway Budget or General Budget, being introduced in this House with a speech from the Minister-in-charge.

SHRI AKBAR ALI KHAN: This is a very healthy suggestion and I hope it will receive your consideration, and direction to the Ministry.

SHRI M. RUTHNASWAMY: The Railway Minister in his Budget speech has made the claim that the railways are first and foremost a public utility concern while at the same time they should try to make a profit. But between these two great objectives cf the Railway Minister I am afraid it is not public utility that gets the first place, but rather profit-making. With a view to increasing the profits of the railways, the Minister, in the Railway Budget speech he made when he introduced it in the other House, proposed increases in fares and freights. But he, on account of the objections made by Members from various parts of the House, and more directly on account of the directive from the Prime Minister, who was shrewd enough to realise that the contemplated increases in fares and freights would make the Ministry very unpopular, has beaten a hasty retreat. The question has been raised by the

Member, who preceded me, how, after withdrawing the increase in fares and freights, the Minister would be able to balance his Budget. But that is very easy because Kailway Budget, like all our other Budgets, believe in lowering the estimates of revenue and increasing the estimates of expenditure. So I am sure without even the contemplated increase in fares and freights the Railway Budget will not only be balanced but also will produce a surplus, for the whole Railway Budget is calculated in order to provide the dividend for the general revenues— Rs. 160 croreSj it is estimated—and this will have to be provided. Whatever may be the state of the railways, whatever may be the sufferings of the passengers, whatever may be the cost of freight, whatever may happen to the goods traffic or the passenger traffic, this dividend of Rs. 160 crores has to be provided for, and I am sure the Railway Board will see to it that this sum is provided. So it is not so much a public utility concern as a commercial concern. And it has also proved to be an engine or instrument of indirect taxation of the people. That was so in the Germany of the Kaisers where the railways were used as a form of engine or instrument for additional taxation for, as I said, this dividend has to be found somehow, and, therefore the passengers and the gcods have to suffer from the heavy fares and freights. Even without this increase in fares and freights our passengers and our goods have to bear very high rates for transport. Much less is it a welfare service that the railway administration provides. What are the welfare services provided for the railway workers? Housing is a very important item of welfare because our railway workers are scattered all over the country in places where there is little or no housing, no proper housing in villages and rural parts where private housing is not available. It is absolutely necessary therefore for the Railway Minister to provide sufficient housing for the Railway workers. As I pointed out a year ago, people who are directly engaged in the running of trains are not accommodated near the railway stations. Foremen have to live outside, in the towns. The foremen, who have to arrange the list of drivers and the list of trains that have to be run, if they have to live outside the railway premises, how are they to get into immediate touch with the railway drivers so as to provide for sudden changes in the timing and in the manning of the railways? Large numbers of Assistant Station Masters have to do without railway quarters being provided for them. The Railway Ministry beasts year after year that railways are the biggest industrial concern in India. But it should live up to its responsibilities. It should be a model employer and set an example to oth?r employers of labour— which is not the case at present—so that the other employers of labour also will be stimulated to provide housing for their workers. And then the want of housing produces a large measure of discontent, from which not only railway workers but also other workers suffer. If only housing were provided for them, they would find that they are able to make both ends meet because, as things are, when housing is not provided by the employer, they have to spend as much as .25 per cent of their wages, of their income, on house rent, for such miserable housing accommodation that they get outside, in the towns and in the villages.

In connection with the welfare services provided for. the Railway Minister boasts of a higher secondary school in Secunderabad being raised to the status of a junior college. Here again we find that running after B A. (Arts and Science) colleges which is beginning to infect the Railway Ministry also. What the Railway Minister should provide for in the way of education is technical training.

SHRI AKBAR ALI KHAN: Quite right.

SHRI M. RUTHNASWAMY: . . . technical education, which would provide a trade, an occupation, with

[Shri M. Rutnnaswamy] which the sons of the railway workers would be able to earn a living. What is the use of these junior colleges wnich turn out only more unemployed and unemployable graduates? it is not a junior college that the railway employees want, but technical education. Every important railway junction should have a technical training institute, where sons of railway workers especially should be trained in order to enable them to find gainful occupation. Even as a commercial concern I do not think there is very much to congratulate the Hallway Minister en Ins Budget speech. The Minister has complained about the frequent assaults on railways and railway property. The first governmental property that is attacked whenever any disturbance takes place is the railway line and the railway station. But what is being done by the Railway Ministry to protect its property, to protect the passengers and to protect the railway stations? Of course there is the Railway Protection Force but that Railway Protection Force is concerned only with the protection of the railway stations or the property near the railway stations. But the kind of police that the Railway Administration requires is a wholetime railway police which is concerned with the protection not only of the railway property but also the protection of the passengers. The whole line has to be protected. In England there is a regular railway police. Here our Railways have to depend upon the State police for the protection of the passengers and for the protection of their property. Now the State police has troubles of its own; with all the increase in disturbances, strikes, lockouts, gheraos and riots that take place in every large city. The State police has enough to do and they can give only casual help to the railway police. What the Railway Administration wants if it has to police its line properly, if it has to protect the railway line and railway property, is a regular police force with sufficient numbers and equipment to patrol the railway section by section so that the entire line and trains halting or running would be under the constant care and surveillance of a specialised police force. I believe a Committee is sitting on this question and I hope it will hatch its chickens soon and will[1] pr.oduce recommendations that will result in the establishment of a special and specialised railway police.

Regarding catering, it is still poor; the waiters are still as dirty as before. The meals provided are not satisfactory. Only the quantity is looked after not the quality of the food supplied. The Minister boasts that the results of the year 1970-71 are expected to be even better. What is going to be better, the profits of catering or the quality of catering? I hope it is the quality off catering that will be better in the coming year.

Then the congestion in the third class still continues. As Mr. Anandan pointed out in a speech, on which he has to be congratulated for the instruction that the speech provided, that in respect of our diesel engines[1] there are not enough wagons, there are not enough passenger coaches for them to haul. There are only 16 or 17 coaches attached whereas a diese] engine, according to him, could haul at least 24 to 25 coaches. But additional coaches are not being provided because the platforms are not long enough. I think full use ought to be made of these diesel engines and the number of passenger coaches. The number of passenger trains should also be increased. Why should there not be a distinction between trains that are run during peak hours and trains that do not run in peak hours? There could be a difference in fares between peak hour trains and on non-peak hour trains so that a lower fare may attract people who are not pressed for time, who have not to go to travel during specified hours; they can travel in non-peak hours and thus reduce the congestion in the peak hour trains especially in the suburban lines. What I want the Railway Administration to do is a scientific study of the fares and freights. A distinction should be made between peak hours

and non-peak hours. And also what is known in England as the "liner" trains should be employed. They are special trains carrying specified goods between small sections and plying frequently without the usual stops and starts which cost not only time but also money. In this way they would be able to relieve congestion in goods traffic. There should also be, what is known as, the system of arranging these trains according to train loads rather than wagon leads as at present. Now a goods train consists 01 a number of wagons carrying a number cf miscellaneous goods, some wagons carrying manganese, some wagons carrying coal, some carrying some other things whereas it would be better if we had coal trains running between stations that supply coal and the stations that require the coal or manganese or iron ore trains and so on. These specialised trains can run from the stations of origin to their destinations without stopping anywhere in between. So a scientific study of the passenger and goods traffic is absolutely necessary if we are to save money and time.

Also we might have slower passenger trains to carry people who are not pressed for time and who do not want to travel fast. Pilgrims, for instance, generally are not pressed for time and they will spend rather more time than more money. For them slower passenger trains could be provided. Express trains may have higher fares but the slower passenger trains may have lower fares and thus the congestion in the through express trains might be reduced.

Even as a commercial concern there is much room for improvement in our railways. The greatest concern of the Railway Minister ought to be to convert the railways into a public utility concern and not make it merely a profit-making concern. But that will always be the case as long as we have this system by which a certain amount of money has to be paid to the general exchequer, the amount as I said increasing from year to year and now standing at Rs. 160 crores. The great industrial manager Lilienthal who was responsible for the establishment and management of the famous Tennessee "Valley Authority says that the test by which any public utility service must be judged must be tne service that it renders, the social and economic benefit that it renders, the welfare services that it renders to the public. That is the test by which our Railway Administration ought to be judged to see whether it is a public utility concern or a commercial concern. I am afraid so far the Railway Administration has failed in that test. It has been a mere profit-earning concern rather than a public utility concern.

SHRI M. ANANDAM (Andhra Pradesh): Mr. Deputy Chairman, we are placed in a very peculiar position, while dealing with the Railway Budget. Originally the Railway Minister introduced the Budget with about Rs. 22 crores surplus for the year 1970-71. Later on, he has withdrawn some of the proposals for the enhancement of the fares and has brought it down to a deficit of Rs. 15 crores. We know that we are faced with a very difficult situation so far as the Railway finances are concerned. Members here talk about amenities to be provided for passengers, about efficiency to be improved, about the revision of the pay scales of the railway staff, about the conversion of MG and NG into BG, about electrification of railway lines, about additional coaches. All these mean considerable finance. Unless Members come forward and say how the finances could be provided, I am afraid the position of Members of Parliament would be rather difficult when they have to consider on the floor of this very House the Fourth Five Year Plan.

SHRIMATI YASHODA REDDY: Members do not pay. Talk about the poor people.

SHRI M. ANANDAM: I am coming to the poor people also in this connection.

SHRIMATI YASHODA REDDY: You should.

SHRI M. ANANDAM: I would like the hon. Member to bear with me for a few minutes. I would certainly come to the poor people, when it is a question of the Railways, but let me, before 1 proceed further, make one or two observations. I do not know why the Railway Minister has so abruptly withdrawn the increase in fares that he had announced. Has he at least gone through the Railway Minister's speech, his predecessor's speech, when he presented the Budget for 1969-70? I wculd just read one particular paragraph referring to railway fares from Dr. Ram Subhag Singh's Budget Speech of last year. In para 17 of his speech he said:

'As the House is aware, the Railway Board has initiated some time ago several cost studies into various aspects of railway working. The results of these studies have become available now and the question of rationalising the fare and freight structure has been under examinaticn by a senior officer of the rank of Additional Member."

At the end of the paragraph he said:

'"While undertaking the ration-aiisation of the fare and freight structure on these lines, it should also be possible to raise resources for meeting the developmental requirements of the Railways and of the economy."

This is what exactly he said and when he made that speech let us remember he only meant that he was not revising the fares or he was net rationalising the fares for the simp[1]^ reason that a senior officer had been going into the cost studies. He was going to place before Parliament proposals for a purposeful rationalisation on a subsequent date. I must say, though the Railway Minister may disown it now saying that he has been quite new to the portfo'io, he must be at least charitable to his own railway officials. Though the present Budget has been prepared by his railway officials, it has a background, the background of the speech made by his predecessor in Parliament in the year 1969. I am not here to justify whether an enhancement is necessary or not, but I would only say that when we think of development, it is necessary that we should think of development in two ways. We should have sufficient finances. We can provide it by increasing the fares, if possible, or by improving efficiency and economising on expenditure. When we hear the speeches made by Mr. T. V. Anandan or Mr. Sharma or anybody else, we find that they want a number of amenities and a number of facilities. They want facilities to be given to the railway staff and others, but they do not say how the Railways[1] couJd meet all this additional expenditure. In this connection, I have an interesting observation to make. . .

SHRI LOKANATH MISRA: Mr. Sharma wanted to implement it if he became a Minister, but you did not want to give him a chance.

SHRI M. ANANDAM: I know. When the question of implementation comes, the entire administration would become bankrupt. There will not be any finance at all. The way in which Members are suggesting how expenditure should be met, there would come a day when there would be no finance. It will go in the same way as the Calcutta Tramways or any other public utility concern. Probably we may have to close down our Railways. Anyway, I would like to make some interesting observations about the Railways and show that it is not so bad as it is felt to be or as the Railway Minister has depicted it to be.

Along with the Railway Budget Speech the Government have also circulated to us various Appropriation Accounts. One of them deals with the balance sheet and the profit and loss of the various zonal Railways. I have certain figures to show that so far as some of the Railways

are concerned, they have been making excellent profits, whereas certain other zones have been incurring huge losses. I would like hon. Members to bear with me when I read all these figures:—

Central Railway	1968-69	profit	Rs. 3.69 crores	
Eastern Railway	,,	,,	Rs. 4.23 ,,	
Northern Railway	,,	,,	Rs. 0.34 ,,	
In the Earlier year it had incurred a loss of Rs. 9.55 crores				
North Eastern Railway		loss	Rs. 10.63 crores	(1968-69)
,, ,, ,,		,,	Rs. 10.95 ,,	(1967-68)

Northeast Frontier Railway and Southern Railway incurred a loss to the extent of over Rs. 16 crores.

The South Central Railway, South Eastern Railway and the Western Railway made profits of Rs. 4 crores, Rs. 21 crores and Rs. 12 crores respectively.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN) *in the Chair.]*

The point that I want to make is that when we think in terms of rationalisation of fares, is it necessary that the entire country should bear the burden of this increase in fare? In the case of those zones which are making profits, you can leave them out, leave the passengers out. I know that it is a very difficult situation, taking our Constitution into consideration. Under the Constitution we cannot make any discrimination in the matter of fares. My feeling is that when we make the zonal Railways into autonomous: bodies, outside governmental scope, probably each zonal Railway will be able to deal with the situation in its own way. When they are making profits they will see that they do not revise their rates or enhance the passenger fares or goods freight. Particularly you will find the position rather very embarrassing so far as the northern Railways are concerned. While most of the southern Railways have been making very good profits, it is the northern Railways that have been incurring losses. I think this requires serious investigation. I am sure the Railway Minister will look into it and see why only in the case of the northern Railways they have been incurring a loss and not in the case of the southern Railways.

Then, Sir, there is one thing which has been disturbing me and that is with regard to the suburban trains. I know that the Railways are a public utility organisation. There are certain social obligations attached to it, but year after year we have been incurring a loss of about Rs. 10 crores on running the suburban trains. We know that the suburban trains are all located in cities like Madras, Calcutta, Bombay and probably Delhi. In all these cases the employees get a city compensatory allowance. It is intended to allow the employees to meet certain extra expenditure on account of their stay in the metropolitan cities. If I remember aright, the city compensation allowance also takes into account the extra expenditure the employees may have to bear on account of coming from long distances on conveyance. When the employers pay the employees a separate compensatory allowance, I do not find any reason why we should run the suburban trains on a subsidised basis. Especially when we consider that in the next five years we are going to spend another Rs. 50 crores on improving the suburban service, I am afraid this colossal loss of Rs. 10 crores will go up. It will not come down. It is a case of discrimination between those who reside in cities and those who reside elsewhere. In the case of those who reside in cities not only they get compensation from their employers, but at the same time they get a subsidised rail travel facility from the Railways. This is one thing which I very strongly obiect to, and I am sure the Railways will take notice of it and see that they remove the subsidised fares in the suburban trains.

AN HON. MEMBER: Then it is no socialism.

SHRI M. ANANDAM: I know what socialism is. Socialism is not in the railways. Socialism is elsewhere. Socialism is equality of people. Poor and rich must be treated alike. The inequality between the rich and the poor must be reduced. Let me make one thing clear, that railway travel is not a necessity. Man cannot go without food. He cannot go without clothing. He cannot go without various other types of necessity, but he can go without travel. Travel is only for middle class people, people who want to travel for some purpose or other.

(I?iterruptions)

SHRI BALKRISHNA GUPTA: Is he maintaining that we can do without railways?

SHRI M. ANANDAM: This is about the losses in the railways. I am sorry I have been disturbed. I wanted to say something about the suburban trains and other things but I would like to stop here.

Mr. Vice-Chairman, the railways have been losing a lot on account of pilferage. We have seen from the budget figures that nearly Rs. 7 crores to Rs. 10 crores have been paid as compensation on account of loss of goods in transit and on account of pilferage. This is one thing which must have been disturbing the railways. I think it is high time that we increase the Railway Protection Force. Unless we do it. the loss that we incur on these may be even more than what it is now. There is no proper vigilance in the railway yards, no proper vigilance while trains are in motion. What we are losing by way of pilferage, probably if we spent at least 50 per cent of it on the Railway Protection Force, it is possible for us to imm-ove the position and see that there is not this much of pilferage.

I have got one or two problems which T would like to place before the Railway Minister. Coming to my own State, especially in the Telen-gana region I can say that during the last 20 or 25 years there is not even a single kilometre added to the existing railway line. During the time of the Nizam's regime the railways were running both railway and road transport, and one supplemented the other. After the road trans-port has been taken over by the Andhra Pradesh Government, the position of the railways has been very bad. I can say that there are still certain areas which are not covered by the railways. Especially when we have to come from Adila-bad to Hyderabad, a distance of 200 miles, we have to travel by buses. I need not say how difficult it is for one to travel nearly 250 miles in a very hilly track while coming from Adilabad. Similarly when you come from Karimnagar or when you come from Nalgonda, none of these places is covered by railways. It is high time that the Railway Minister thinks in terms of providing facili-ties by way of extending the railways to these places. I can say that there was once a proposal that there should be a railway connecting On-gole to Secunderabad *via* Nadikudi. It is verv close to Nagarjunsagar. It touches Nagarjunsagar and comes up to Hyderabad. It cuts the distance to Madras by about 100 miles. It provides facilities for people in Nalgonda district and Ongole district. We all know that the Nagarjunsagar project, if it is fully completed, will produce 20 lakh to 25 lakh tonnes of paddy, and it is necessary that we should have a proper system of transport when you have to carry this paddy to other regions of the State and the country. Probably in another four or five years the entire project will be completed and before it is completed, the Railways should also think in terms of providing a railway line between Nadikudi and Hyderabad. Similarly I might say that from Bhadrachalam to Rajah-mundry, there is a proposal to survey it and have a line there. But I find that thoueh this has been on the anvil for the last six or seven years, no decision has been taken excepting probably that a survey has been conducted. I feel that if the survey

is completed and the line is extended from Bhadrachalam to Rajah-mundry, it will again cut the distance between Visakhapatnam and Hyderabad by at least 100 miles, and probably we will have a speedier way of reaching Visakhapatnam from the capital, that is Hyderabad. In this connection I might also say that for one to go from Hyderabad to Visakhapatnam it takes nearly 24 to 25 hours, and that too if the train travels punctually without delaying anywhere. After all, the distance is not more than 450 miles. Normally it should not take more than 16 hours. But my suggestion here would be that we have a train from Hyderabad to Vijayawada which we call the Golconda Express, and 1 feel that this Golconda Express should be extended up to Visakhapatnam so that people from Hyderabad will be able to reach Visakhapatnam within about 14 or 15 hours. I want the Railway Minister to consider this proposal.

I have one more suggestion to make before I conclude, and that is with regard to catering in the railways. Let me confess, Sir, that I do not normally travel in trains. For the last ten years I can say that I have travelled in the train not more than five or six times. The reason is especially in the case of long distances the type of food that we get in the railway stations is very bad. It is not clean, it is not prepared under proper conditions. I know that for the price that we pay, that is Rs. 1.80 or something like that for vegetarian food, probably the railway is not in a position to provide better food. But I can say that for the same rates charged previously the private contractors have been providing us with a better quality of food. I do not know why we cannot do it. I can say that we can have two types of food; a richer food and ordinary food, as I would call it, and people who can afford to pay Rs. 3 or Rs. 4 may get better food. I am talking of vegetarian food, I do not know anything about non-vegetarian food Unfortunately when we travel in these trains, we find that the food we are getting leaves much to be desired and we do not like to eat it at all. That is the only reason why I have not been travelling in trains. Let me say it is not because I am not a socialist and I am a capitalist and I travel by air. Except myself other members of my family travel in train. They all complain that this catering has been very hopeless.

SHRI BHUPESH GUPTA (West Bengal): Take some digestive pills and vitamin tablets.

SHRI M. ANANDAM: As a matter of fact—I am talking of myself—I am taking my own food even if I travel in train. I do not try to eat the railway food at all.

SHRI N.'K. SHEJWALKAR: Then you do not know what it is actually.

SHRI M. ANANDAM: I know it because others say it.

SHRI BHUPESH GUPTA: Mr. Vice-Chairman. when we get the food, two things we fill in a glass of water: some digestive pill and vitamin tablet. Immediate digestion is needed and then some little vitamin.

SHRI M. ANANDAM: I conclude once again requesting the Railway Minister to place before this House his proposals as to how he is going to raise the amount of Rs. 1525 crores budgeted for under the Fourth Plan. I do not think, from the way in which we are going now, we can generate any revenue out of the Railways to pass on to the Plan projects.

Thank you very much.

श्री ना० कृ० शेजवलकर : श्रीमान् उपसभाध्यक्ष महोदय, मुझे एक कहावत याद आ रही है कि सिर मुंड़ाते ही ओले पड़े । हमारे मान्यवर नन्दा जी रेलवे मंत्रालय के मंत्री बनें और उन्होंने जो बजट प्रस्तुत किया उसमें पहले ही ऐसी स्थिति आ गई कि जिसके अन्दर उनको जनता का, सदन का, कोप-भाजन बनना पड़ा। समाचार-पत्रों में जो व्यंग चित्र आये हैं उनमें यह बातें है—उसमें कहां तक सत्य है यह तो वह बतायेंगे—उनमें यहां तक कहा गया कि वास्तव में यह ऐसा बजट है जो कि रेलवे अधिकारियों द्वारा बनाया हुआ बजट है, यह कोई मंत्री महोदय का बजट नहीं है ।

उपसभाध्यक्ष (श्री अकबर अली खान) : यह किसने कहा ।

श्री ना० कृ० शेजवलकर : जो व्यंग चित्र आये है उनमें कहा गया है ।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : नन्दा जी को उतना समय कहां मिला था । It has come in the papers. Read it.

श्री ना० कृ० शेजवलकर : जो कुछ भी हो । जब मैंने मंत्री जी का भाषण पढ़ा तो उसमें मैंने एक बात लिखी देखी कि मैं कुछ किरायों की वृद्धि कर रहा हूं, मैं अगर कुछ लोकप्रियता अर्जित करना चाहता तो यह न करता लेकिन मैंने ऐसा किया है । इन वाक्यों से उन्होंने अपना भाषण प्रारम्भ किया है । तो मैं समझता था कि वह इसमें बड़े फर्म है और इस बात को मनवा कर ही रहेंगे कि हम जो भी किराया बढ़ा रहे हैं . . . .

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI GULZARILAL NANDA): What? Where did I say?

THE VICE CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): He is referring to your statement.

SHRI GULZARILAL NANDA : Which statement?

SHRI N. K. SHEJWALKAR: Budget Speech.

SHRI GULZARILAL NANDA: I made no such thing.

SHRI N. K. SHEJWALKAR: I will quote it.

SHRI GULZARILAL NANDA: Yes, please.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): It is better you quote it.

श्री ना० कृ० शेजवलकर : लेकिन एक बात तो स्पष्ट हो गई कि बिना किसी प्रकार का विवाद हुए ही बजट के अन्दर जो किरायों की वृद्धि का प्रस्ताव किया था उसे बाद में वापस ले लिया । वास्तव में मुझे इसमें प्रसन्नता है, इसमें मुझे कोई आपत्ति नहीं है, वास्तव में म इसका बड़ा स्वागत करता हूं कि आपने तृतीय श्रेणी के डिब्बों में चलने वाले जो प्रवासी है उनके लिये जो आपने किराये में वृद्धि की थी उसको वापस ले लिया है, उसके लिए वास्तव में हम आपके बहुत बहुत आभारी हैं और इस सिलसिले में शायद आपको पता है कि हमारे दल की तरफ से पूरे भारतवर्ष में इसके सम्बन्ध में मांग की गई थी और हर स्टेशनों के ऊपर इसके लिए आन्दोलन भी किया गया था, पता नहीं उसका कितना आपके ऊपर प्रभाव हुआ है लेकिन आपने जो यह कदम उठाया है उसके लिये हम आपके बहुत आभारी है ।

मैंने आपके पूरे बजट को देखा और उसको देखने से मुझे निराशा हुई । जो भारतीय रेलवे पुस्तिका आपने प्रकाशित की है उसके साथ में एक नक्शा आपने दिया है उसको मैं देख रहा था और यह सोच रहा था कि भारत के विकास की दृष्टि से आपने कितना ध्यान दिया है और क्या अपनी योजना रखी है, किस प्रकार से आप आगे के लिए विचार कर रहे हैं । मैंने यह नक्शा देखा मैं यह बात इसलिये नहीं कह रहा हूं कि मैं मध्य प्रदेश से आता हूं । मैं यह देखता हू कि भारत की चारों दिशाओं में जो रेलवे लाइंस हैं उनका घनत्व अधिक है लेकिन जितना केन्द्र वाला, बीच वाला हिस्सा है जिसमें कि राजस्थान का हिस्सा है, उत्तर प्रदेश का दक्षिणी हिस्सा है, मध्य प्रदेश का हिस्सा है और कुछ महाराष्ट्र का हिस्सा भी है, यह जो मध्य भारत का बीच वाला हिस्सा है इस सारे हिस्से के अन्दर जो रेलवे लाइंस का घनत्व है वह बहुत ही कम है । मुझे याद है कि जिस समय स्टेट रिआर्गेनाइजेशन कमीशन ने नये प्रान्तों का निर्माण किया था तो उस समय उसने मध्य प्रदेश के बारे में यह कहा था कि इस प्रान्त के अन्दर बहुत नैचुरल रिसोर्सेज हैं और बहुत खनिज सम्पदा है और यह वस्तुस्थिति भी है मगर आप यह देखेंगे कि मध्य प्रदेश की यह स्थिति है कि केवल दो मेन लाइंस है,

एक भोपाल इटारसी हो कर बम्बई जाती है और दूसरी जबलपुर कटनी होकर इलाहाबाद जाने वाली लाइन है, इन दो प्रमुख लाइनों को छोड़ दिया जाए तो शायद दूसरी कोई लाइन मुश्किल से ही नजर आयेगी । साथ ही साथ मैं यह भी बताना चाहता हूं कि वहां ऐसे अनेक क्षेत्र हैं जहां से सौ सौ मील की दूरी तक कोई रेलवे लाइन नहीं है बल्कि बस्तर इत्यादि क्षेत्रों में तो 70 या 75 मील तक कोई पक्की सड़क नहीं है । यह स्थिति है । जहां तमाम खनिज सम्पदा है, खनिज पदार्थ हैं वहां के बारे में यह आपकी योजना है । इसके बारे में आप यह विचार कर रहे हैं ।

इसके साथ साथ आपने एक और पत्रिका प्रकाशित की है जिसमें कि यह बताया है कि ये रेलवे लाइंस अनएकानामिकली चल रही हैं और उसमें मध्य प्रदेश की रेलवे लाइनों का भी कुछ हवाला दिया गया है और उस रिपोर्ट में उसका कारण भी बताया हुआ है कि इसका कारण क्या है । मैं अभी तक नहीं समझ पाया कि मंत्री महोदय का उसके बारे में क्या विचार है और ये जो रेलें चल रही हैं इन रेलों के बारे में वह क्या विचार करने वाले हैं । वास्तव में यह सुझाव अनेक बार आ चुका है कि मामूली व्यय में जो कुछ किया जा सकता है वह किया जाय और जो छोटे छोटे सुधार हो सकते हैं वह किये जायें और उनके करने से ही बहुत बड़ा परिवर्तन आ सकता है । अभी मैं मध्य प्रदेश की रेलवे लाइनों की बात कर रहा था तो गुना को मिलाने का, मक्सी को मिलाने का कोई कार्य चल रहा है और उसको चलते हुए काफी दिन हो गये हैं लेकिन अभी तक वह कार्य अधूरा पड़ा हुआ है । मैंने जैसा कि बताया कि यह प्रदेश सात प्रदेशों से मिला हुआ है और अगर बीस बीस या पच्चीस पच्चीस मील की दूरी पर ही हम रेलवे लाइनों को एक्सटेंड कर दें तो बहुत से इलाकों को जोड़ सकते हैं, जैसे कि शिवपुर को सवाई माधोपुर से मिला दें तो 25 या 30 मील का ही यह फासला है लेकिन राजस्थान का मध्य प्रदेश के साथ एक लिंक बन जाता है । उसी प्रकार से मैं याद दिलाना चाहता हूं कि पिछली दफा माननीय सदस्या श्रीमती सरला भदौरिया ने अपने भाषण में बताया था कि भिंड-इटावा तक कुल 20 मील है और अगर उसको मिलाते हैं तो कानपुर का जो अन्तर है वह बहुत कम हो जाता है, 40 मील का अन्तर हो जाता है । तो इस प्रकार के जो छोटे छोटे सुझाव दिये गये थे उनकी तरफ भी मैं देखता हूं कि इस बजट में कोई ध्यान नहीं दिया गया है । इससे यह पता नहीं लगता कि किस दिशा में और किस प्रकार से विचार किया जा रहा है । हमारा जो खनिज पदार्थ और खनिज सम्पत्ति का जो हिस्सा है उस हिस्से के अन्दर रेलवे लाइन को अधिक से अधिक बढ़ाने के लिये कोई विशेष योजना इसमें नजर नहीं आ रही है ।

अब एक बात जो कि विकास की दृष्टि से एक बेसिक बात है वह मैं कहना चाहता हूं । आप जरा इस चार्ट को देखिए जो कि आपने इसके अन्दर बना कर रखा है और इसके अन्दर जो आपने आंकड़े दिये हैं उनको देखिए । 1950–51 से लेकर अब तक जो तृतीय श्रेणी में यात्रा करने वाले यात्री हैं उनकी संख्या 1284 मिलियन से लेकर 2213 मिलियन के परिमाण में बढ़ गई है यानी लगभग 80 परसेंट की इसमें वृद्धि हुई है, 80 प्रतिशत से भी अधिक की वृद्धि है लेकिन जो कोचेज इनके लिये आपने बनाई हैं उस के आंकड़े भी आप देखें तो बड़ी मुश्किल से 40 या 45 परसेंट अधिक कोचेज उनके लिए हैं । तो इसका मतलब यह निकलता है कि आपकी ट्रेंस के अन्दर ओवरलोडिंग बढ़ी है, भीड़ बढ़ी है और यात्रियों के लिए कोचेज की संख्या जिस परिमाण में होनी चाहिए उस परिमाण में नहीं है और इसी कारण हम देखते हैं कि यात्रियों को बड़ी असुविधा होती है । इस अवसर पर मैं यह भी कहना चाहता हूं कि क्या यह आवश्यक है कि आप भिन्न भिन्न श्रेणियों के डिब्बे बनायें । क्यों नहीं हम ऐसा करते कि तृतीय श्रेणी के ही डिब्बे बनायें और उसके अन्दर लोगों को सुविधा

[श्री ना० कृ० शेजवलकर]

हैं। हिन्दुस्तान के अन्दर क्या आवश्यकता है प्रथम श्रेणी की। हिन्दुस्तान के अन्दर हम एयर कंडीशंड डिब्बे या एयर कंडीशंड सीट्स न रखें, उनके डिब्बे न बनायें तो क्या हम चल नहीं सकते। मैं यह नहीं कहता कि एयर कंडीशंड के डिब्बे कभी न चलें, जरूर चलें मगर उसके पहले अपनी प्रगति को इतना बढ़ाइये, जब ऐसा हो जाय तो हम अवश्य अच्छे और एयर कंडीशंड के डिब्बों में भी चलें लेकिन आज जब हम देखते हैं कि तृतीय श्रेणी के जो यात्री हैं उनके लिये पर्याप्त सुविधायें नहीं दे सकते, उनके बैठने के लिये भी स्थान का प्रबन्ध नहीं कर सकते तो फिर क्या कारण है कि एयर कंडीशंड डिब्बे बनाते हैं और एयर कंडीशंड ट्रेंस चलाते हैं। क्यों हम फर्स्ट क्लास के डिब्बे बनाते हैं, कोई आवश्यकता नहीं है। इस समय सीटों की अधिक से अधिक सुविधाएं दीजिए। हो सकता है, आप कहिए कोई बीमार हो, इनवेलिड हो, बुजुर्ग हो, बच्चे हों, उनको प्रायरिटी दीजिए, स्लीपर की व्यवस्था कीजिए, उनको सुभीता दीजिए, लेकिन क्या आवश्यकता है आप इस प्रकार के भिन्न भिन्न डिब्बे बनायें। मैं समझता हूं आर्थिक दृष्टि से भी यह रेलवे के लिये घाटे वाली बात है क्योंकि मैं देखता हूं एक कोच के अंदर 24 सवारियां फर्स्ट क्लास की बैठाते हैं और थर्ड क्लास के एक कोच के अन्दर लगभग 75 स्लीपर सीटें हो जाती हैं, यानी तीन गुना से अधिक आपको डिब्बे बनाने में अधिक मूल्य लगता है उनके मेन्टीनेन्स वगैरह के लिये सारी व्यवस्था करनी पड़ती है और सारे साधन लगाने पड़ते हैं, गद्दे तकियों वगैरह का इंतजाम करना पड़ता है, इसकी बजाय अगर आप तृतीय श्रेणी के डिब्बे बनायेंगे तो उसमें सब लोगों को सुविधा मिलेगी। इसलिये मेरा तो आग्रह है कि इस बात पर गम्भीरतापूर्वक विचार किया जाय और मैं समझता हूं यह आपकी और हमारी सोचने की जो दिशा है उस दिशा की तरफ मूल में बढ़ने वाला कदम है। अगर कोई ऐसा सुझाव आप लाते तो मैं समझता एक बड़ा अच्छा उदाहरण प्रस्तुत होता। लेकिन यह इसमें नहीं हुआ है।

5 P.M.

जहां तक एड्मिनिस्ट्रेशन की व्यवस्था का प्रश्न है मैं समझता हूं दिन प्रति दिन इसमें भी बड़ी गड़बड़ी होती चली जा रही है। हम देखते हैं कि कर्मचारियों की संख्या लगभग 50 प्रतिशत बढ़ गई है। पहले जो कर्मचारी थे 1953–54 में उसकी अपेक्षा आज कर्मचारियों की संख्या उस परिमाण में बढ़ गई है, फिर भी हम क्या देखते हैं उसका आप सब लोगों को जो प्रवास करने वाले हैं अनुभव होगा। मैं भी प्रायः एक तिहाई समय ट्रेन में बिताता हूं। मैं देखता हूं कि इतनी सारी कठिनाईयां देखने को मिलती हैं, जो कि छोटी छोटी बातें हैं उनकी तरफ ध्यान नहीं दिया जाता है। आप पहले बुकिंग से प्रारम्भ करेंगे तो बुकिंग विन्डोज कभी खुले रहते हैं, कभी नहीं खुले रहते हैं, वहां समय लिखा रहता है लेकिन समय पर वहां कोई मिलता नहीं है। वहां पर यात्री खड़े रहते हैं, परेशान होते रहते हैं। उसकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। जब हमारे पास टेलीफोन की व्यवस्था है, इन्क्वारी की व्यवस्था है, आप पूछिये ट्रेन कितनी लेट है, क्या समय पर आ रही है या नहीं आ रही तो वे बतायेंगे ट्रेन आ रही है, आधा घंटा लेट है या 20 मिनट लेट है। आप स्टेशन पर जायेंगे तो पता लगेगा एक घंटा लेट है, फिर पता लगेगा पौने 2 घंटा लेट हो गई, फिर 2, 2 घंटा वहां जाने के बाद रुकना पड़ता है। मैंने पिछले समय भी इस सवाल को प्रस्तुत किया था। मुझे बताया गया कि कन्ट्रोलर साहब की तरफ से सही जवाब नहीं आता इसलिए हम आपको सही प्रकार से बता नहीं सकते। आपके पास टेलीफोन की व्यवस्था है, कन्ट्रोलर है, सब कुछ है, लेकिन इसका सही उत्तर आप नहीं दे सकते।

आजकल डीज़ल ट्रेन चलने के कारण सुविधायें हो गई हैं और ट्रेन्स भी बड़ी बड़ी हो गई लेकिन उसके साथ साथ एक कठिनाई आती है कि 18 डिब्बों की एक बड़ी लम्बी ट्रेन होती

है, तीन चार मिनट बड़ी मुश्किल से गाड़ी रुकती है, स्टेशन में ट्रेन के रुकने का जो हाल्टेज है उसका समय बहुत थोड़ा है और वहां पर जब आप जायेंगे तो एक डिब्बा आगे होगा, एक पीछे होगा, कन्डक्टर का कोई स्थान नहीं होता। यह एक मामूली बात है। अगर एक जगह लिख दिया जाय वहां कन्डक्टर हो गया तो हो सकता है मुसाफ़िरों को असुविधा न हो। कभी पीछे से आगे भाग रहे हैं कभी आगे से पीछे भाग रहे हैं, पता नहीं लगता कन्डक्टर कहां है कन्डक्टर से ही अंदाजा लग सकता है कि कौन सीटें कहां हैं। पिछले स्टेशनों से बराबर कन्वे किया जा सकता है कि इतनी सीटें खाली आ रही हैं, पिछले स्टेशनों से जहां से गाड़ी चलती है वहां से यह सूचना बतायी जा सकती है लेकिन वह नहीं बताते और उसके कारण यात्रियों को बड़ी असुविधा होती है। इससे धक्कम-धक्का होती है, इससे भ्रष्टाचार को भी बढ़ावा मिलता है। वह बीच में घुस कर बैठ कर चलते हैं। यह जो प्रति दिन प्रवास करने वाले हैं उनको अनुभव होगा। यह मामूली बातें हैं लेकिन उनकी तरफ ध्यान देना बहुत ही आवश्यक हो गया है।

मैं समझता हूं कोई योजना बनायी जाती है तो उसके सभी पहलुओं की तरफ ध्यान नहीं दिया जाता है। अमृतसर एक्सप्रेस में जो नयी बोगियां बढ़ाई हैं, उनमें एक फर्स्ट क्लास का कम्पार्टमेंट बिल्कुल आगे रहता है एक बिल्कुल पीछे, उसके अन्दर एक कन्डक्टर रहता है। अब उसको पता नहीं होता पीछे क्या है और पीछे वाले को पता नहीं आगे क्या है। पूरी ट्रेन क्रास करके चले जाइये आपको पता नहीं लगेगा कि सीट कहां है। तो ये भी बहुत छोटी छोटी बातें हैं जिनकी तरफ आज कोई ध्यान नहीं।

मुझे दो बार ऐसा मौका मिला बनारस से कुछ दूर आगे कार से जाते समय। रात अधिक हो गई थी और डेरी आन सोन के पास एक छोटा स्टेशन है—मैं नाम भूल गया—मेन लाइन पर स्टेशन है, मैंने कहा फर्स्ट क्लास के वेटिंग रूम में ले चलिए, कुछ थोड़ी देर विश्राम करें। तीन चार घंटे बाद निकल जायेंगे। तो वहां देखा न कोई बल्ब था न पानी न यूरिनल, न वहां पर बैठने के लिये बेन्च का ही कोई इंतजाम था। जब उन्हें मालूम पड़ा कि हम पार्लियामेंट के मेम्बर हैं तो वह लोग अपने दफ्तर से लट्टू निकाल कर ले आए और इस तरह से काम चलाया। मैं मैनपुरी स्टेशन के बारे में बता सकता हूं, मंत्री महोदय को भी पता होगा। एक समय रात में मैं पहुंचा तो वहां देखा कम्पार्टमेन्ट बन्द है और उसके अन्दर दस, पांच जिसे गुंडा कह सकते हैं, इस प्रकार के लोग सोये थे। मैंने उनसे कहा क्या बात है। उन्होंने कहा यहां कोई इंतजाम नहीं है, यहां पर सिर फूट चुका है स्टेशन के स्टाफ का। वहां साइड लाइन होने से अनसेफ है। कम्पार्टमेंट में बैठ जाइए तो लाइट नहीं है। अगर कोई चाहे तो बाहर से धक्का देकर गिरा दे। इस प्रकार ये इतनी साधारण सी बातें हैं जिनकी तरफ हम उपेक्षा करते रहे आए हैं। उसके अंदर कोई परिवर्तन हो वह नहीं हो रहा है। सुविधाओं की बात तो दूर रही जो वर्तमान की चीजें हैं उनको ही ठीक से संभाला नहीं जाता। सुविधाओं के बारे में कोई नया सुझाव नहीं आया है। अभी तक हम देखते हैं ट्रेन के बाहर से झंडियां घुमाते हैं, झंडियां हिलाते हैं। एक छोटे से टेलीफोन की व्यवस्था नहीं हो सकती, वहां पर बिजली की व्यवस्था नहीं की जा सकती। उसकी तरफ कोई विकास भी करना है, प्रगति करनी है इसकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है जबकि आज की दुनिया इतनी आगे बढ़ गई है कि चन्द्रमां तक लोग चल गए हैं।

इसी तरह से उत्तर भारत में पानी की बड़ी समस्या है। जितनी जगह कूलर पानी के लिये लगाये गये हैं, अगर माननीय मंत्री जी मुआइना करें, तो देखेंगे कि एक भी आर्डर में नहीं मिलेगा। एक भी वाटर कूलर चलता हुआ नजर नहीं आयेगा। एक आध निकल जाये तो एक्सेप्शन की बात है। केटरिंग के बारे में भी हमारे मित्र ने अभी बताया कि उसके लिये ठीक से व्यवस्था करना अत्यंत

[श्री ना० कृ० शेजवलकर]

आवश्यक है । हम कम्प्लेंट्स करते हैं लेकिन अफसोस इस बात का है कि रेलवे विभाग कम्प्लेन्ट्स की ओर कोई ध्यान नही देता । छोटी सी एक कम्प्लेन्ट थी, ग्वालियर में मैं रहता हूं, ग्वालियर का छोटा सा स्टेशन है, उसके यूरिनल में बदबू आ रही थी । मैंने कम्प्लेन्ट बुक मंगाकर यह सुझाव दिया कि आप यहां पर कम से कम स्प्रिंग के दरवाजे लगा दीजिए । उस पर आटोमेटिक स्प्रिंग लगा दीजिये । 50 रुपये से ज्यादा खर्च नहीं आयेगा । लेकिन आप हैरान होंगे 1 साल हो गया, उसका कोई जवाब तक नहीं आया । इस प्रकार की पचासों कम्प्लेन्ट्स केटरिंग के बारे में कर चुके हैं लेकिन आज तक कोई सुधार होता नजर नही आया । तो इसकी क्या वजह है रेलवे मंत्री जी बतायें । हम जानते हैं क्योंकि हम घूमते रहते हैं और हम चाहते हैं कि आप यात्रियों की दिक्कतों को दूर करें लेकिन हमारी इस प्रकार की कम्पलेन्ट्स पर कोई ध्यान न दे, उसका उत्तर तक न दे, एकनालेज तक न करे तो फिर क्या किया जाये ।

इसी प्रकार से टाइम टेबल का भी एक बड़ा भारी सवाल है । आपको सुनकर आश्चर्य होगा कि अभी भी रेलगाड़ियां समय से नहीं चल रही हैं । पैसेन्जर्स का तो भगवान ही मालिक है । छः छः घंटे एक छोटे मोटे स्टेशन में पड़े रहते हैं । ग्वालियर के पास भी ऐसा एक स्टेशन है जहां छः छः घंटे गाड़ियां पड़ी रहती हैं । कन्ट्रोलर साहब इतनी व्यवस्था नहीं कर सकते कि गाड़ियों की व्यवस्था करें । दूसरी गाड़ियों के आने में समय रहता है फिर भी नहीं करते । मेरी समझ में नहीं आता जो पैसेन्जर ट्रेन हैं उनके यात्रियों की सुविधा का कोई ध्यान भी है या नहीं । यह स्थिति तब है जब रनिंग टाइम आप देखेंगे पहले से ज्यादा बढ़ा दिये गये हैं । इसलिये बढ़ा दिये गये हैं कि वह समय से चलें । लेकिन उसके बाद भी गड़बड़ है । अभी तक, आपको सुनकर बड़ा आश्चर्य होगा, कि यहां से जाने वाली जी० टी० में जितना टाइम लगता है, उधर से होकर आने वाली उसी गाड़ी में 40 मिनट ज्यादा समय लगता है । आप इधर से गाड़ी ले जाने में कम समय लगाते हैं । कोई ऐसी भी बात नहीं कि वहां हिल्स हो, कोई ऊंचाई निचाई हो । जी० टी० का टाइम बदला गया, लेकिन टाइम टेबल बनाने में मानों कोई बुद्धि ही नहीं लगाते हैं, इसको कोई सोचता ही नहीं है कि इसके आगे क्या परिणाम होंगे । बीना से कटनी को कनेक्ट करते थे, इटारसी से जाने वाली गाड़ी को कनेक्ट करते थे, भोपाल से जाने वाली गाड़ियों को कनेक्ट करते थे लेकिन जब से सवा 7 कर दिया उनके टाइमिंग्ज कम हो गये ।

अगर 15 या 20 मिनट का फर्क होता तो कोई बात नहीं, लेकिन जब आधे घंटे का फर्क हो जाता है और इससे भी देर में गाड़ियां पहुंचती हैं तो जनता को बहुत असुविधा हो जाती है । आखिर आप को जनता की सुविधा के लिये ही इन सारी बातों पर विचार करना होगा क्योंकि ये कोई मामूली सी बातें नहीं हैं । प्रत्येक दिन इस तरह की बातें होती हैं और इसीलिए हम अपने अनुभव के मुताबिक आपके सामने ये बातें रख रहे हैं ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): Mr. Shejwal-kar, would you like to take the whole time of your party? You have rtlready taken 20 minutes and your party has got 36 minutes.

SHRI N. K. SHEJWALKAR: I will take five or six minutes more.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): Then, only ten minutes will be left for your party.

SHRI N. K. SHEJWALKAR: All right.

तो मैं यह कह रहा था कि आपको यात्रियों की सुविधा के लिये हर प्रकार का प्रयत्न करना चाहिये चाहे वे अजमेर जाने वाले यात्री हों या मथुरा जाने वाले यात्री हों । मैं यहां पर यह निवेदन करना चाहता हूं कि श्रावण के महीने में हजारों यात्री मथुरा आते हैं । अगर उन यात्रियों के लिए सोच विचार करक स्पेशल बोगी लगा दी जाए

तो उससे यात्रियों को बहुत सुविधा हो सकती है। मगर मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि इस ओर ध्यान नहीं दिया जाता है। इस तरह की छोटी-छोटी बातें हैं, जिनकी ओर रेलवे प्रशासन को ध्यान देना चाहिये और छोटी बात समझ कर उन्हें छोड़ देना नहीं चाहिये। मैंने मंत्री जी को इस तरह की बातों के बारे में कई दफा लिखा और उनकी ओर से आश्वासन भी मिला कि इन बातों पर विचार करेंगे, लेकिन मुझे पता नहीं कि बाद में इन बातों पर विचार किया जाता है या नहीं। इस तरह की बातें तो अब रोज रेलवे मे देखने में आती हैं और इसीलिये मैंने आपके सामने निवेदन किया है।

अब मैं कुछ बातें कर्मचारियों के बारे में कहना चाहता हूं। कर्मचारियों की सर्वसाधारण स्थिति के बारे में अनेक मित्रों ने यहां पर प्रकाश डाला है और यह आग्रह किया है कि उनकी जो सर्विस कंडीशन्स हैं, उनमें सुधार हो और उनकी स्थिति में परिवर्तन किया जाना आवश्यक है। मैं इस बात से सहमत हूं, लेकिन समय कम है और मैं इन सारी बातों की ओर न जाकर केवल एक दो बातों के संबंध में ही निवेदन करना चाहता हूं।

मेरे पास ऐसे बहुत से केसेज हैं, जहां कर्मचारियों ने रिप्रेजेन्टेशन किया, मगर उनकी कोई सुनाई नहीं हुई। मथुरा में एक मैकेनिकल सिगनलर था और उसको परिवर्तित करके इलैक्ट्रिकल ब्लाक ट्रेनिंग के काम पर भेज दिया गया, उस आदमी ने कहा कि मेरी उम्र करीब 45 वर्ष की हो गई है, मैं इस काम को नहीं कर सकता हूं और मुझे इस बारे में मजबूर न किया जाये। उसके सर्विस नियम के अन्दर इस प्रकार की बात है कि अगर कोई इस तरह का परिवर्तन होता है, तो कर्मचारी को अधिकार है कि वह कह सकता है कि मुझे इस काम पर न भेजा जाय, मुझे रिटायर कर दिया जाय या रिट्रेन्च कर दिया जाय। 3½ साल से ज्यादा अरसा हो गया है, उसे न रिटायर ही किया गया है और न ही रिट्रेन्च ही किया गया है। रेलवे विभाग सेफ्टी की बात कहता है, लेकिन जो आदमी खुद अनुभव कर रहा है कि वह काम नहीं कर सकता है, उसको रेलवे विभाग द्वारा मजबूर किया जाता है और उसे रिटायर नहीं किया जाता है।

जहां तक क्लेम्स के सटिलमेंट का सवाल है, उसके बारे में मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि रेलवे विभाग ही इन क्लेम्स को सैटिल नहीं करता है। आज तीन साल से ज्यादा का समय हो गया है, बम्बई न्यायालय में दावा दायर किये हुए, मगर उसके संबंध में कोई जवाबी दावा पेश नहीं किया गया है। No written statement has been filled for the last one year. इस तरह की स्थिति आज रेलवे विभाग में देखने में आ रही है।

इसी तरह से एक दूसरा केस ग्वालियर लाइट रेलवे कर्मचारियों का था। हाईकोर्ट का एक निर्णय हुआ था, जिसके अनुसार ग्वालियर लाइट रेलवे कर्मचारियों को भी एट पार समझा जाय और उन्हें वही सुविधा दी जाय, जो कि सेन्ट्रल रेलवे के कर्मचारियों को मिलती हैं। इस प्रकार का निर्णय हाईकोर्ट का हो गया और वे लोग बराबर इस संबंध में रेलवे विभाग वालों को चिट्ठियां लिखते रहते हैं, लेकिन रेलवे मंत्रालय से कोई उत्तर नहीं मिलता है। रेलवे मंत्रालय इस बात को सोचने के लिये भी तैयार नहीं है कि इतने दिनों से उनका केस पड़ा हुआ है, उसके बारे में कुछ किया जाय या नहीं तथा उस पर कुछ निर्णय करना चाहिये या नहीं।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : आप श्री नन्दा जी से पूछिये कि वे इन बारे में कुछ करेंगे या नहीं या रेलवे बोर्ड के भरोसे छोड़ देंगे।

श्री ना० कृ० शेजवलकर : मेरे मित्र ने अभी कहा कि श्री नन्दा जी से पूछिये कि वे इस बारे में कुछ करेंगे या नहीं मैं समझता हूं कि वे जरूर करेंगे और उनको करना चाहिये। मैं उनसे यही उपेक्षा करता हूं कि उनकी मांग

[श्री ना० कृ० शेजवलकर]

पर अवश्य विचार करेंगे। लेकिन मैं यहां पर एक मजेदार बात यह निवेदन करना चाहता हूं कि यह जो रेलवे बोर्ड है, क्षेत्रीय कार्यालय रेलवे बोर्ड के हैं, जहां-जहां जनरल मैनेजर हैं, उनमें बीच वाले क्षेत्र के लोगों का प्रतिनिधित्व करने वाला कोई व्यक्ति नहीं है, शायद यही कारण है कि इस क्षेत्र के लोगों की सुविधाओं की ओर तथा उनकी शिकायतों की ओर वे उदासीन रहते हैं । उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र का इधर का हिस्सा और बिहार का हिस्सा, इस क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करने वाला न तो लवे बोर्ड में ही है और न क्षेत्रीय कार्यालयों में ही है । केवल हमारे चतुर्वेदी जी एक मात्र ऐसे व्यक्ति हैं, जो रेलवे विभाग में इस क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करते हैं और उनके सिवाय और कोई व्यक्ति दिखलाई नहीं देता है । यही कारण है कि इस क्षेत्र के लोगों की समस्या की तरफ विशेष रूप से ध्यान नहीं दिया जाता है । यह क्या बात है, भगवान ही जाने ।

अब मैं कुछ पिलफ्रेज और क्लेम्स के बारे में निवेदन करना चाहता हूं । यह बात सबको मालूम है कि चोरियों को रोकने के लिए आर० पी० एफ० का इंतजाम किया गया है । यह बात ठीक है और अच्छी चीज है । लेकिन मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि इससे बड़ी चोरी क्लेम्स के संबंध में हो रही है । फर्जी क्लेम्स लिख कर लाखों रुपयों की चोरी प्रतिदिन हो रही है। माननीय मंत्री जी ने भी अपने बजट भाषण में बतलाया है कि क्लेम्स बढ़ गये हैं और इसे हमको देना पड़ता है । तो मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि यह क्लेम्स क्या होते हैं और इसके बारे में सरकार ने क्या सोचा है, इसके बारे में अध्ययन करने की आवश्यकता है । इस तरह की जो बातें हो रही हैं वे अन्दर से ही हो रही हैं, बाहर से नहीं हो सकती हैं, इस चीज को अच्छी तरह से विचारना चाहिये ।

अंतिम बात मैं रेलवे के नुकसान के संबंध में कहना चाहता हूं । जो रेलवे के बारे में रिपोर्ट प्रस्तुत की गई है, उसमें भी इस नुकसान के बारे में बतलाया गया है कि कहां पर रेलवे की सम्पत्ति को नुकसान पहुंचाया गया है और उसको रोकने के लिए क्या-क्या कदम उठाये गये हैं । अभी हमारे मान्यवर बन्धु ने इस बारे में कुछ आंकड़े दिए और नुकसान के बारे में बतलाया । पिछले 3 महीनों के अन्दर जो नुकसान की संख्या बतलाई गई है और उसको रोकने के संबंध में जो बात बतलाई गई है 68 में से 38 पूर्वी रेलवे में हुई हैं । पूर्वी रेलवे में 68 में से 36 घटनायें हुई हैं और इसका मतलब यह हुआ कि 50 फीसदी से ज्यादा घटनायें पूर्वी रेलवे पर हुई हैं और इस पर हमें गम्भीरता के साथ विचार करना चाहिये । इस तरह से जो रेलवे की सम्पत्ति है, जो जनता की सम्पत्ति है, वह एक विशेष स्थान पर ज्यादा नष्ट हो रही है । एक विशेष प्रान्त के आसपास के इलाके में इस तरह की घटनाएं ज्यादा हो रही हैं । इस तरह से जो स्थिति उस क्षेत्र में उत्पन्न हो गई है, उस पर विचार करना चाहिये तथा उस पर ध्यान देना बहुत आवश्यक है । सरकार इसके लिए क्या कदम उठा रही है । यह एक महत्वपूर्ण प्रश्न है ; क्योंकि वहां पर रेल बन्द करना एक गलत बात होगी । वहां की जनता इसके लिये दोषी नहीं है, बल्कि वहां पर जो विशेष ग्रुप के लोग हैं, जो एक मत पर विश्वास करते हैं, जो इस तरह की तोड़फोड़ की कार्यवाही पर विश्वास करते हैं, जिनका भारत के प्रति लगाव नहीं है, उन्हीं लोगों के कारण वहां पर इस तरह की स्थिति उत्पन्न हो गई है । वहां पर जो इस तरह की स्थिति उत्पन्न हो गई है, उसको सख्ती से दबाने की आवश्यकता है और केवल नारे लगाने से कोई काम होने वाला नहीं है और इसके लिये सरकार को विशेष प्रयत्न करने होंगे ।

इतना निवेदन करने क बाद मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूं और जिन बातों की ओर मैंने माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित किया है, आशा करता हूं कि वे उनकी ओर अवश्य ध्यान देंगे ।

श्री महावीर दास (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूं और उनकी इस बात के लिए सराहना करना चाहता हूं कि उन्होंने तीसरे दर्जे के किराये में जो वृद्धि की थी, उसको वापस ले लिया है । 1070-71 का जो बजट उन्होंने पेश किया, उसको देखने के बाद यह सोचना होगा कि वास्तव में रेलवे में प्रगति हो रही है, जिसके कारण खर्चा बढ़ रहा है या वह स्थिर है और फिर भी खर्चा बढ़ता ही चला जा रहा है ।

श्री मान सिंह वर्मा (उत्तर प्रदेश) : प्रगति नहीं हो रही है, बल्कि परगति हो रही है ।

श्री महावीर दास : मैं तो देख रहा हूं कि हम बराबर प्रगति करते ही चले जा रहे हैं । मैं आपको बतलाना चाहता हूं 16-4-1853 में जब रेल चली थी, तो उसकी लम्बाई कुल 32 किलोमीटर थी और आज 1967-68 के जो फिगर्स हमारे सामने हैं, उसके मुताबिक 59,339 किलोमीटर हो गई है ।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : डा० रामसुभग सिंह जी ने भी कहा था कि हमारी रेलवे लाइनों की लम्बाई इतनी लम्बी है कि वे चांद तक पहुंच सकती है । क्या वह स्टेटमेंट भूल गये ?

श्री महावीर दास : इतना ही नहीं, यह मैं भी बतला दूं कि माननीय मंत्री जी ने अपने स्पीच के पेज 6 में expenditure programme in the Fourth Plan का जिक्र किया है और पेज 26 में यह कहा है :

"I am well aware that there are numerous requests to extend Railway lines to new areas and places in the country. To accede to all these requests will be an impossible task. It will, however, be my earnest endeavour to consider all these requests with a view to implementing as many of them as may be practicable and justifiable within the available resources."

तो इससे प्रगट होता है कि मंत्री महोदय का सिद्धांत है कि रेलवे प्रगति करती जाय । इतने बड़े देश में रेलवे का काम पूरा हो चुका हो, सब जगह रेलवे की लाइन पहुंचाई जा चुकी हो ऐसा नहीं है, इसलिए डेवलपमेंट का काम चलता रहेगा और जब डेवलपमेंट चलता रहेगा तो खर्च में वृद्धि होना स्वाभाविक है । तो मेरा निवेदन यह है कि यह प्रगतिशील बजट है । इसमें यह दिखलाया गया है कि हम कहां-कहां वृद्धि करने जा रहे हैं । जब प्रगति होगी तो उसमें खर्चा बढ़ेगा । जो नया एडीशन है वह तुरन्त रेवेन्यू नहीं दे सकता । सपोज कीजिए कि हमने 10 करोड़ की लाइन बिछा दी, लेकिन 10 करोड़ कल से रुपया देना तो शुरू नहीं कर देगा, लेकिन यहां डेफिसिट हो जायगा । रिवाइज्ड एस्टीमेट भी होता है, जो आगे खर्च होगा । आमदनी तो बेस करते हैं पिछले पर और आगे जो आमदनी होगी उसमें कुछ समय लगता है । इसलिए प्रगतिशील बजट में कहां कमी होती है, कहां डेफिसिट होता है, उससे घबड़ाने की बात नहीं । प्रगतिशील बजट तो बढ़ता रहेगा और पब्लिक को लाभ मिलता रहेगा ।

आप देखिए एम्पलाइज हैं 13.6 लाख । यही फिगर रुक जाय तो हम समझते हैं कि दूसरे तीसरे साल में बजट सरप्लस में होंगे । लेकिन हम देखते हैं कि यह बढ़ती चली जा रही है ; क्योंकि डेवलपमेंट का कार्य चालू है ।

मंत्री महोदय का ध्यान मैं इस ओर आकर्षित करूंगा कि जब कभी आप सरप्लस बजट दिखा कर बजट पेश करते हैं, रिवाइज्ड बजट में सरप्लस निकल जाता है और वह डेफिसिट में बदल जाता है, जैसे 1968-69 में डेफिसिट बजट हो गया, जब एक्चुअल्स आए तो हो गया 7.86 करोड़ और 1969-70 के रिवाइज्ड एस्टीमेट में डेफिसिट हो गया 12.55 करोड़। 1970-71 में आपको साढ़े 19 करोड़ का सरप्लस होगा,

[श्री महाबीर दास]

लेकिन आपने विदड़ा कर लिया है बहुत सी इन्क्रीज को । तो मैं समझता हूं कि आपको इस समय भी सरप्लस नहीं हो सकेगा और जो सरप्लस सोचते हैं, वह भी ठीक नहीं है ।

आपको एक तरफ ध्यान देना होगा और वह है करप्शन । मैं समझता हूं कि अगर करप्शन आप रेलवे से निकाल दो और इस पर पूरी ताकीद कर दो, तो आपको रेवेन्यू लास होता है, जो दिखलाई पड़ता है कि हम लास में जाते हैं, हमको पैसे की आमदनी नहीं होती, वह दूर हो सकता है। किसी भी जगह देख लीजिए। बम्बई में दो-चार सी० आई० डी० के आदमी भेज कर देख लीजिए कि किस किस्म का करप्शन होता है, कितना रुपया किस तरह से बहाया जाता है । मैं तो यह कहूंगा कि रेलवे बोर्ड को रिकांस्टीट्यूट करना चाहिये । एक माननीय सदस्य ने कहा कि एम्पलाइज का मैनेजमेंट में हाथ होना चाहिये । मैं तो कहता हूं कि रेलवे में सिर्फ एम्पलाइज ही मालिक हैं । मैं सुझाव दूंगा कि रेलवे बोर्ड में मिनिस्टरों को तो होना ही चाहिए । लेकिन उसके साथ ही बोर्ड में राज्य सभा और लोक सभा के प्रतिनिधियों को भी चुन कर भेजना चाहिये और ऐसा बोर्ड बने तब वह सचमुच में रिफार्म हो सकता है। अगर रेलवे बोर्ड को कानूनन रखना ही है, तो उसमें यह सुझाव लाने का मैं सुझाव देना चाहता हूं ।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : साधु समाज के लोग भी चलते हैं ।

श्री महाबीर प्रसाद : उसके लिए घबड़ाने की बात नहीं है । वह इसलिए है कि बहुत से लोग जब अपना पेट भर लेते हैं, तो थोड़े लोगों को बिना पैसा लिये भी पास कर देते है । अगर करप्शन दूर हो जाय, वह भी दूर हो जायगा ।

मैं अभी सुन रहा था, जब एम्पलाइज के बारे में बड़ी हार्दिक भावना व्यक्त की जा रही थी। लेकिन मैं सुझाव देता हूं कि जो ये फेडरेशन हैं, ये सब झगड़े की जड़ हैं । आप फेडरेशन को इतना बड़ा न रखिए । आप कैटेगरी-वाइज रिकाग-नीशन दीजिए और एक-एक यूनिट की तकलीफ को सुनिए । स्टेशन मास्टर एसोसिएशन है, उसकी तकलीफ को सुनिए। उसको रिकागनीशन दीजिए, फिर एक सेक्शन ठीक होगा, उसी तरह से सब सेक्शनों को देखिए और उन लोगों के रिप्रेजेंटेटिव्स से फेडरेशन बनाइए, ऐसा न हो कि कोई आदमी पोलिटिकली मोटीवेटेड हो कर फेडरेशन बनाए और हंगामा पैदा करता रहे और स्ट्राइक करता रहे। तब आप सचमुच में ठीक काम करने में सफल हो सकेंगे ।

मैंने देखा है और मैं निवेदन करूंगा कि हमारे हरिजन और आदिवासी उम्मीदवार और एम्पलाइज को बड़ी तकलीफ हो रही है, उन्हें उनका हक़ नहीं मिल रहा है । मेरे सामने पी० एन्ड टी० का उदाहरण है । पी० एन्ड टी० में यह है कि 10 आदमी को बहाल करना है, हरिजनों से या आदिवासियों से तो वे एप्लीकेशन इनवाइट करते हैं—उन्हीं का फिगर हाइएस्ट फिगर है—जो फस्ट डिवीजन है, उनको उस हिसाब से चुन कर एपाइन्ट करते हैं, यह नहीं कि इन्टरव्यू लेकर कह दें कि तुम अयोग्य हो, इसलिए इस रिजर्व्ड सीट को हमने जनरल में ट्रांसफर कर दिया और दूसरे को बहाल कर दिया । पी० एन्ड टी० में यह प्रेक्टिस है । इसीलिये मैं निवेदन करूंगा कि रेलवे इतनी बड़ी इन्डस्ट्री है, इतनी बड़ी अंडरटेकिंग है, उसमें मेरे इस सुझाव को मान्यता दी जाय, तो हरिजन और आदिवासी उम्मीदवारों और एम्पलाइज का दुःख दूर हो सकेगा ।

मैं एक सुझाव और देना चाहता हूं । बहुत सी गाड़ियां जो हावड़ा से दिल्ली को आती हैं, वे तीन लाइनों से आती हैं, मेन लाइन, कार्ड लाइन और साहबगंज लूप-लाइन । साहबगंज लूप-लाइन पर जमालपुर में रेलवे का एक बड़ा कारखाना है । लकिन आप देखेंगे कि एक भी एक्स-प्रेस ट्रेन, मेल ट्रेन उससे होकर पास नहीं करती,

सारी की सारी कार्ड लाइन या मेन लाइन से पास होती हैं। आप कहेंगे नहीं, एक ट्रेन तो है अपर इंडिया। यह 100 स्टेशनों में से 80-85 स्टेशनों पर ठहरती जाती है और उसके कभी टाइम पर पहुंचने का नाम नही है, हमेशा देर में पहुंचा करती है। इसलिये मेरा सुझाव है कि कोई मेल ट्रेन या एक्सप्रेस ट्रेन साहबगंज लूप-लाइन से हो कर डाइवर्ट करनी चाहिये, अगर आप नई नहीं दे सकते। साथ साथ मेरा यह सुझाव भी है कि आपको डबल लाइन बनानी चाहिए, ताकि अच्छी से अच्छी गाड़ी वहां से पास करें।

(Time bell rings)

चूंकि हमारे उपाध्यक्ष महोदय ने घंटी बजा दी है, इसलिए मैं अधिक समय न लेकर दो-एक बातें कहूंगा। रेलवे पुलिस जो थाना बना कर स्टेशनों में रहती है, वह एम्पलाई है राज्य सरकार की और रुपया उसे देती है रेलवे। नतीजा यह होता है कि करप्शन उनके सहयोग से बढ़ता है। स्टेशन मास्टर का उस पर कोई प्रभाव नहीं है। इसलिए ऐसा कोई तालमेल होना चाहिये कानून में कि रेलवे का भी कुछ आधिपत्य उस पर हो ताकि सुरक्षा और एड-मिनिस्ट्रेशन ठीक से हो सके।

एक बात मैं कहूंगा केटरिंग के बारे में। केटरिंग की हालत बहुत खराब है, हमेशा लास पर चल रही है। हमको समझ में नहीं आता यह बिजनेस कन्सर्न लास में कैसे चलता है। लोग कहते हैं कि हमको दे दो, हम लास भी पूरा कर देते हैं और नफा भी दे देते हैं, ठेका हमको दे दो। तो पब्लिक कहती है कि हम को ठेका दे दो, हम लास भी पूरा कर देंगे और आपको नफा भी देंगे। तो इस बात को आप मंजूर क्यों नहीं करते? जबकि समूची जनता और समूचे पैसेंजर यह कहते हैं कि केटरिंग इनएफीशियेंट है, तो आपको इस बात को मान लेना चाहिये। मैं इन्ही शब्दों के साथ रेलवे बजट का समर्थन करता हूं और मानता हूं कि यह बजट प्रगतिशील है और माननीय मंत्री जी ने जो वृद्धियां वापस ली हैं वे सराहनीय हैं।

श्री बाल कृष्ण गुप्त : उपसभाध्यक्ष महोदय, मुझे इन छोटी-छोटी बातों में नहीं जाना है; क्योंकि अंग्रेजों ने ही इस रेलवे का राष्ट्रीयकरण या सरकारीकरण कर दिया था, लेकिन कभी हम लोगों ने यह नहीं कहा कि वे समाजवादी थे। यह समाजवाद का नमूना है। हमारी रेलें जिनकी लम्बाई 35,36 हजार मील है और जिनका यह बजट साढ़े नौ सौ करोड़ रुपयों का है और जिनमें 40 अरब रुपये की लागत लगी हुई है। ये इतने गंदे तरीके से चल रही हैं कि आज हमको अपने नये मंत्री नन्दा जी को भी गंदा करने को मजबूर होना पड़ रहा है। यह क्या करेंगे और क्या नहीं करेंगे, क्योंकि भ्रष्टाचार फैल गया है और रेल में हर जगह आज दुर्व्यवस्था है, चोरी है, लूट-खसोट है, मर्डर है और जो चीजें हो रही हैं वह समाजवाद का एक अनूठा नमूना है। समाजवाद, समाजवाद, हर चीज का राष्ट्रीयकरण कर दो, सब कुछ ठीक हो जायगा, इस से कुछ होने वाला नहीं है। इन रेलों का तो अंग्रेज ही राष्ट्रीयकरण कर गये थे। उनके बाद वर्तमान प्रधान मंत्री के बाप 17 वर्ष तक राज करते रहे और अब चार वर्ष से वह राज कर रही हैं और हर यात्री चिल्लाता है कि हर जगह दुःख है, हर जगह तकलीफ है। आप देखें कि 40 अरब किसको कहते हैं? अंग्रेज जब यहां से गये तब इन रेलों की लागत 7 अरब थी और उनकी कुल लम्बाई 34 हजार मील की थी। उनको तीन हजार मील इन्होंने बढ़ाया है और इतने में ही उनकी लागत बढ़ कर 40 अरब रुपये हो गयी है। यह जनता के रुपये का किस तरह का दुरुपयोग है, किस तरह की अंधेर गर्दी है, किस तरह की चोरी-चपाटी है कि जिसके कारण आज बहुत से लोग देश में अपनी चीजें रेल में बुक भी नहीं करते। आप देखें कि बहुत सा माल लोग ट्रक वालों के जरिए भिजवाने लगे हैं। यह बात आपके सामने ही दिखाई देती है। आप चीनी की मिलों में पूछिये। कलकत्ते में जितनी चीनी जाती थी, वह अब सारी की सारी ट्रकों से जाने

[श्री बाल कृष्ण गुप्त]

लगी है; क्योंकि रेलों का जो रूट है बरौनी का और मुगलसराय का, वह सारा का सारा चोरों का अड्डा हो गया है। बिजली के जो तांबे के तार होते हैं वह रोजाना ही रेल के अफसरों से मिल कर कतर लिये जाते हैं और चोर बाजार में 15, 16 रुपये किलो में बेचे जाते हैं। यह सारा का सारा भ्रष्टाचार होता है और नन्दा साहब तो भ्रष्टाचार के विशेषज्ञ हैं। साधू सेवक समाज और भारत सेवक समाज चला कर वे तो सदा ही भ्रष्टाचार के ऊपर सभापति बन कर बैठे रहते हैं और इसी लिए अब जो सबसे बड़ा भ्रष्टाचारी विभाग भारत सरकार का है, यह रेलवे विभाग, यह उनको मिला है ताकि भ्रष्टाचार बदस्तूर कायम रहे और चोरी-चपाटी और लूट खसोट कायम रहे और चलती रहे। यह सब ही समाजवाद का नमूना है। नन्दा जी के हाथ में और चीजें देने की बात भी चल रही है। इलेक्ट्रीफिकेशन हो रहा है, लेकिन जिन गाड़ियों को एक्सप्रेस कहा जाता है, उनकी हालत अब देखिए। लखनऊ से कटिहार 500 मील का सफर है। लेकिन उस में 24, 25 घंटे लगते हैं, कलकत्ते से दिल्ली 36, 38 घंटे में पहुंचती है एक एक्सप्रेस ट्रेन और उसको एक्सप्रेस कहा जाता है। जब दुनिया में कहीं भी कोई गाड़ी अगर सौ मील से कम रफ्तार से चले तो उसको कोई पैसेंजर भी नहीं कहता। लेकिन यह तो हिन्दुस्तान के समाजवाद के सबसे बड़े उद्योग का एक नमूना है। जनता कराह रही है। लोगों को टिकट नहीं मिलते। दस-दस दिन पहले टिकट खरीदने पड़ते हैं। मैं अभी यूरोप गया था। वहां आप जायें और आपको फौरन टिकट मिलता है, लेकिन यहां आप 15 दिन पहले से बुक कराइये तब जाकर आपको टिकट मिलेगा और उसके बाद भी जगह-जगह घूस मांगते हैं। राजधानी एक्सप्रेस में दिल्ली से कलकत्ते के टिकट के लिए 15 या 20 रुपये की घूस मामूली चीज है और टिकटों के अलावा सब जगह यही हालत है। यहाँ तो नन्दा साहब आयें या कोई साहब आयें या जायें, लेकिन जब तक समाजवाद का यह रूप रंग, यह इन्दिरा रूप रहेगा तब तक हिन्दुस्तान में यह चोरी होती रहेगी और जनता से हर समय, हर साल भाड़ा बढ़ा कर उस चोरी का दाम वसूल किया जायगा। यह सब देख कर हमको शर्म लगनी चाहिए कि 22 वर्ष के बाद आज भी रेलवे में कोई सुधार नहीं हुआ है। रेलवे स्टेशन पहले से ज्यादा गंदे हैं और रेलवे के अंदर यात्रियों को बैठने के लिए जगह नहीं मिलती। मैं रोजाना देखता हूं, रोजाना ही मुझे रेल में सफर करना पड़ता है। रेलवे के बड़े-बड़े अफसर तो हवाई जहाज से यात्रा करते हैं या सैलून में यात्रा करते हैं या फिर स्पेशल ट्रेनों में चढ़कर चलते हैं। यह समाजवाद तो एक विचित्र समाजवाद है। यह कहते हैं कि हम गैर-बराबरी मिटाने वाले हैं, विषमता को मिटाने वाले हैं। लेकिन जितनी विषमता इस समाजवादी रेल में स्थापित है, उतनी तो शायद दुनिया में कहीं भी, पूंजीवादी अमरीका में भी नहीं मिलेगी। इस सबसे ही आप लोग उनको समाजवाद का सही रूप रंग देख लीजिए कि यह किस तरह का समाजवाद कायम कर रहे हैं। अंग्रेज सरकारीकरण कर गये थे और इन्होंने उसका समाजीकरण भी नहीं किया। कर्मचारियों की हालत अलग खराब है। मुझे ऐसे ऐसे ड्राइवर मिले हैं, जिनको लगातार 12, 13 घंटे काम करना पड़ता है और जिनको अफसर लोगों के घर पर भी गुलामी करनी पड़ती है। रेलवे के ठेकेदारों और अफसरों में जो एक मिली-जुली चोरी स्थापित हो गयी है, उसकी भी एक अथक कहानी है। इसका राष्ट्रीयकरण कर दो, उसका राष्ट्रीयकरण कर दो, सब कुछ ले लो यह भी ले लो, वह भी ले लो और फिर खूब लूट-खसोट मचाओ और जब खर्च बढ़े तो वह उपभोक्ता के ऊपर डाल दो। आप भाड़ा बढ़ायेंगे, माल का भाड़ा बढ़ायेंगे, पैसेंजर का भाड़ा बढ़ायेंगे, लेकिन उनको बैठने की जगह नहीं देंगे, उनको सोने की जगह नहीं देंगे, हमेशा उसके ऊपर बोझ बढ़ाते जायेंगे और अंत में देश को बर्बाद करके रहेंगे। यह हमारा नया समाजवाद है, यह इन्दिरा समाजवाद है और नन्दा जी भी उस समाजवाद के

नये मंत्री बने हैं। यह देश को चौपट करक छोड़ेंगे। इसी तरह बर्मा चौपट हो गया, इजिप्ट हो रहा है और बहुत से देश चौपट होते जा रहे हैं। ऐसे राष्ट्रीयकरण को जब तक झाड़ू लगा कर पूरी तरह से साफ नहीं किया जाता और चोरों को, एक-एक को निकाल कर जब तक दंड नहीं दिया जाता, तब तक यह मामला ठीक नहीं होगा। मैं जानना चाहता हूं कि आज तक किसी रेल कर्मचारी को दंड मिला है ? जहां भ्रष्टाचार पूर्ण रूप से व्याप्त है, वहां पूरी व्यवस्था होनी चाहिए। छोटा मोटा कर्मचारी भले ही कभी मारा गया हो जैसे ब्लैक माकट के केस में कभी-कभी पनवाड़ी या चाय वाले पकड़ लिये जाते है, उसी तरह से छोटा मोटा कर्मचारी कभी पकड़ा गया होगा, लकिन रेलवे बोर्ड के मंत्री और रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और रेलवे बोर्ड के सदस्य कभी भी नहीं पकड़े जाते और ऐसे-ऐसे सदस्य हैं, जिन्होंने लाखों लाख रुपया घूस में ले लिया है। अभी तक रेलवे की बदइंतजामी की बात बहुत सी छिपी पड़ी है और उसे ठीक करने के लिए कुछ नहीं हो रहा है। उड़ीसा वाले तालचर से रूरकेला को मिलाने के लिए 20 वर्ष से चिल्ला रहे हैं, लेकिन उसके लिये सरकार के कान में जूं भी नहीं रेंगी। यह सब क्या हो रहा है ? कलकत्ते में रोजाना रेलें रोकी जाती हैं, क्योंकि वहाँ बेचारी जनता को ठीक टाइम पर रेलों में चढ़ने को नहीं मिलता। वहां के लोगों को सबरबन ट्रेन में बैठने को जगह नहीं मिलती, लेकिन उसके बाद भी नन्दा साहब सो रहे हैं। अगर जागें भी तो . . .

एक माननीय सदस्य : नन्दा साहब गप्प कर रहे हैं।

श्री बालकृष्ण गुप्त : गप्प तो करेंगे ही। गप्प करने में ही तो उनका जीवन बीता है।

श्री गुलजारी लाल नन्दा : एक एक शब्द ठीक से पढ़ूंगा जो नहीं सुन सका हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री अकबर अली खान) : गुप्त जी, आपका टाइम हो गया। एक मिनट में खत्म करिये।

श्री बाल कृष्ण गुप्त : एक मिनट में समाप्त कर दूंगा। अगर इस तरह की व्यवस्था रेल में कायम रहेगी, तो उसके कारण समाजवाद बदनाम हो जायगा। इसलिए इसको जल्दी ही ठीक किया जाय, सुव्यवस्थित किया जाय और इसका खर्च घटा कर लोगों के ऊपर से बोझ कम किया जाय, नहीं तो यह समाजवाद आपको, देश को और जनता को ले डूबेगा।

श्री शुकदेव प्रसाद : (उत्तर प्रदेश) : माननीय वाइसचेयरमैन महोदय, मैं इस रेलवे बजट के लिये माननीय रेलवे मंत्री का तहेदिल से शुक्रिया अदा करता हूं। मैं यह देखता हूं कि जहाँ तक रेलवे बजट का संबंध है, उसको उन्होंने बड़ी खूबी से इस सदन में प्रस्तुत किया है। एक बात अभी हमारे सामने यह आई थी कि जब तक दबाव नहीं पड़ता है तब तक वह कुछ करते नहीं हैं। लेकिन मैं इस बात को साफ बतला दूं कि अभी श्री बालकृष्ण गुप्त जी के भाषण को हमने सुना और हम असली समाजवादी की शक्ल को देखना चाहते हैं और वह शक्ल इस रूप में है कि अगर हमारे देश में स्टुडेंट्स की स्ट्राइक करानी हो, तो सबसे पहले हम रेलवे की सम्पत्ति को बर्बाद करेंगे, उसे तोड़ेंगे, उसको मलियामेट करेंगे। यह हमारे समाजवाद का रूप है। दूसरी चीज यह है कि अगर गौकशी को रोकना है, तो सबसे पहले रेलवे को तोड़ेंगे, उसके डिब्बों को जलायेंगे। यह हमारे समाजवाद का दूसरा रूप है। तीसरी चीज यह है कि अगर हम किसी स्टेट को बनाना चाहते हैं तो हम सबसे पहले रेलवे लाइन को उखाड़ेंगे, रेलवे संपत्ति को जलायेंगे, उसको बर्बाद करेंगे। यह तीसरा रूप है। चौथी चीज यह है कि अगर किसी भाषाई प्रश्न को उठाना है तो हम सबसे पहले रेलवे सम्पत्ति को बर्बाद करेंगे। यह चौथा रूप है। तो यह कौनसे समाजवाद का सही रूप है, जो कि नन्दा जी को दोष दिया जाता है। तो मैं साफ बतला दूं कि जहां तक रेलवे संपत्ति की बर्बादी का प्रश्न है, जहां तक रेलवे को बनाने का प्रश्न है,

[श्री शुकदेव प्रसाद]

जहां तक रेलवे में सुधार का प्रश्न है, उसके लिये पैसे की जरूरत पड़ेगी और जब पैसे की आवश्यकता पड़ेगी तो उसके लिये हमें किराया भी बढ़ाना पड़ेगा, लेकिन यह नन्दा जी की दरिया-दिली है कि उन्होंने समझ बूझ कर जनता के असली रुख को देख कर के, जनतंत्र के मुताबिक कार्य किया और उन्होंने बढ़े हुए किराये को घटा कर अपने ऊपर घाटा सहा और दूसरी मदों में कटौती की । मैं इसके लिये उनको धन्यवाद देता हूं, उन्होंने यह बहुत अच्छा किया कि जनता की बात को मान कर के इस तरह से सदन में एक रिवाइज्ड बजट प्रस्तुत किया ।

श्री मान सिंह वर्मा : पहले रखा ही क्यों था जब कि ऐसा करना था ?

श्री शुकदेव प्रसाद : अब, वाइस चेयरमन, महोदय, मैं कुछ और ही तरीके का सुझाव देना चाहता हूं, जहां तक रेलवे बजट का सम्बन्ध है, मेरा कुछ दूसरे ही तरीके का सुझाव है । मेरा पहला सुझाव यह है कि रेलवे में जो थर्ड और फोर्थ क्लास के सरवेंट हैं, उनके रहने के लिये व्यवस्था करने के बारे में मैं माननीय रेल मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा । कम से कम उनके लिये यह व्यवस्था तो की जाय । सेकेंड क्लास और फर्स्ट क्लास के सरवेंट के लिये तो स्पेशल व्यवस्था की हुई है, सब कुछ किया हुआ है । लेकिन थर्ड और फोर्थ क्लास के सरवेंट के लिये रेलवे में कोई व्यवस्था रहने के बारे में नहीं है ।

दूसरी चीज यह है कि भोजनालय की व्यवस्था को आप देखियेगा । कई माननीय सदस्यों ने इसके बारे में शिकायत की है । जब कि यह प्राइवेट तरीके पर चलता था, तो लोग डरते थे, लेकिन आज अगर कच्ची रोटियां भी आपके सामने आ जायं तो भी आप कोई शिकायत नहीं कर पाते हैं, कम्पलेंट बुक मांगते हैं तो वह भी जल्दी नहीं मिलती है । अभी अभी बम्बई अधिवेशन में एक सदस्य जा रहे थे, उनके सामने कच्ची रोटियां आईं, जब उन्होंने कच्ची रोटियों के बारे में कहा तो जो उनके लिये लाया था, उसने गाली दी और वह बेचारे कुछ नहीं बोल पाये, तो यह हमारी व्यवस्था है । हमारे माननीय सदस्यों ने, सभी ने इसके बारे में तरह तरह की बात कही कि यह जो गवर्नमेंट की व्यवस्था है, वह कितनी दोषपूर्ण है । तो इसके लिये मैं मंत्री जी से कहूंगा कि वह इस पर ध्यान दें, वह सरप्राइज चेकिंग करें और देखें कि उनके यहां खाने की क्या व्यवस्था चल रही है ।

तीसरी चीज यह है कि रेलवे से माल ले जाने के सम्बन्ध में आप देखेंगे कि बहुत घाटा हो रहा है; क्योंकि हमारे रेलवे के लोगों को यह जिम्मेदारी महसूस नहीं हो रही है । लोगों को यह डर रहता है कि जो माल जहां के लिये भेजा है, वह वहां पहुंचेगा भी या नहीं । बात यह है कि अगर माल लखनऊ जाना है तो वह कालपी पहुंच जायगा या बम्बई पहुंच जाएगा और फिर वहां से लौट कर महीने दो महीने में ला कर लखनऊ पहुंचाया जायगा । तो एक परेशानी यह होती है । और दूसरी चीज यह है कि अगर कोयला लादा गया तो उसमें से दो एक टन कोयला ही गायब कर दिया या कपड़ा लादा गया तो उसमें से एक दो कपड़े की गांठ ही गायब कर दी । रेलवे को उसके लिये बड़ा मुआवज़ा देना पड़ता है और कर्मचारी बैठे बैठे मौज उड़ा रहे हैं । तो मैं यह सुझाव दूंगा कि जिस ट्रेन में जो जाते हैं, कंडक्टर, गार्ड या जो भी जाते हैं और जो रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के लोग जाते हैं, उनके ऊपर यह जिम्मेदारी डाली जाय कि अगर किसी तरह से भी इसमें बर्बादी होती है, तो तुम्हारी तनख्वाह से या और दूसरी तरह से इसको काटा जायगा, तब आप देखेंगे इसमें बहुत काफी कटौती हो सकती है ।

चौथी चीज मैं यह बतलाना चाहता हूं कि लखनऊ से गोरखपुर जाने के लिये एक मीटर गेज की लाइन है । आप देखेंगे कि लखनऊ से

गोरखपुर जाने के लिये हम बाराबंकी जाते हैं, गोंडा, बस्ती, मनकापुर होते हुये गोरखपुर जाते हैं और उधर देवरिया को निकल जाते हैं, यह एक मेन लाइन है। उत्तर प्रदेश के उत्तरी जिलों की यह एक खास लाइन है, जिस पर से होकर हम जाते हैं और वहां से नेपाल बिलकुल लगा हुआ है और आप जानते हैं कि हिमालय पर्वत अब अवलंघन नहीं रहा है, अब उसको लांघ कर हमारे दुश्मन आ सकते हैं, तो गोरखपुर इतना बड़ा शहर है, फौज का एक सैन्टर है, युनिवर्सिटी है, तीन लाख की आबादी है, तो जब ऐसी सारी चीजें हैं, तो दुश्मन वहां आसानी से पहुंच सकता है और उसको बर्बाद करने की कोशिश कर सकता है; क्योंकि नेपाल अपनी ताकत से उसको रोकने की कोशिश करेगा, लेकिन उसके आगे वह क्या कर पायेगा, यह मैं नहीं कह सकता। अब बार-बार इस बात को दुहराया जा रहा है कि लखनऊ से लेकर गोरखपुर होते हुये आगे तक ब्राड गेज की लाइन बिछा दो, उसके लिये सर्वे भी हो चुका है, लेकिन पता नहीं कि आज तक उस पर क्या हो रहा है। तो मेरी यह एक खास मांग है कि यहां से लेकर और बिहार के उत्तरी जिलों को मिलाने के लिये एक ब्राड गेज लाइन हो। वहां ब्राड गेज की लाइन नहीं है। तो एक लाइन ब्राड गेज की उस इलाके में जरूर दे दी जाय ताकि आवश्यकता पड़ने पर हम जल्दी से जल्दी वहां पर फौज और लड़ाई की दूसरी चीजें, एम्युनिशंस वगैरह भेज सकें।

आखिरी चीज मैं और कह दूं कि हमारे गोरखपुर से छितौनी घाट को एक लूपलाइन जाती है और उस लूपलाइन के ऊपर नारायणी नदी जो बिहार और उत्तर प्रदेश के सरहद पर बहती है, उसकी बाढ़ का प्रकोप हर साल रहता है और कभी कभी ऐसा होता है कि वह लाइन उसमें डूब जाती है, हमेशा यह डर रहता है कि वह लाइन अब कटी तब कटी, लेकिन लोग बड़ी मुस्तदी से जुट कर किसी तरह से उसको बचा लेते हैं, लेकिन अब उसके बचने की संभावना नहीं है। एक रिप्रेजेंटेशन प्राइम मिनिस्टर को दिया गया था और उस पर यह तय हुआ कि यू० पी० का बांध विभाग बांध ऊंचा कर दे और रेलवे विभाग वहां पत्थर को गिरा दे और रेलवे विभाग रेलवे लाइन को तीन फुट ऊंचा रेज कर दे और वह भी मल्लैहा स्थान से लेकर छितौनी स्थान तक कुल तीन मील तक। तो रेलवे ने पत्थर तो गिरा दिया और बांध भी बन चुका है, लेकिन वह तीन फिट की रेजिंग नहीं हो पाई है। तो माननीय मंत्री जी से मैं अपील करूंगा कि कम से कम वह रेजिंग जल्दी से जल्दी करा दें, नहीं तो नारायणी अगर मल्लैहा के पास कटी, तो वहां से पडरौना और जो सारा इलाका है वह बह जायगा और वह नदी की मेन करेंट के अन्दर आ जायगा।

इन शब्दों के साथ मैं माननीय रेल मंत्री जी को पुनः एक बार धन्यवाद देता हूं और यह उम्मीद करता हूं कि जो सुझाव मैंने दिये हैं, उन पर थोड़ा बहुत अमल करेंगे और जो हमारे कष्ट हैं, उनको दूर करने की कोशिश करेंगे।

अंत में एक बात और कह दूं कि यहां से लखनऊ मेल ट्रेन में एयर कंडीशंड डिब्बा ले कर जो आदमी जाता है, उसको गर्मी में गर्म हवा में बैठे रहना पड़ता है और दूसरे जो लोग हैं उनको वह ठंडा किये रहता है। इतना ही नहीं उसको कोई रिलीव करने वाला भी नहीं होता है, गर्मी के दिनों में भी नहीं रहता है, ऐसा भी नहीं होता है कि छः घंटे वह ड्यूटी करे और फिर उसके बाद कोई दूसरा उसको रिलीव कर दे, ऐसा भी नहीं है। तो मैं यह चाहूंगा कि कम से कम ऐसा तो हो कि उसके लिये बैठने की व्यवस्था हो और कोई आदमी रिलीव करने वाला हो ताकि थोड़ी देर के लिये वह थोड़ा सा आराम कर सके।

इन शब्दों के साथ मैं पुनः रेलवे मंत्री महोदय को तहेदिल से अपनी बधाई देता हूं और आशा करता हूं कि इन सुझावों पर वह ध्यान देंगे।

श्री सुन्दर सिंह भंडारी : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट जिस पर हम लोग विचार कर रहे हैं, उसको हम चौथी पंचवर्षीय योजना से अलग करके नहीं देख सकते । चौथी पंचवर्षीय योजना में रेलों को काफी व्यवस्थित करने के लिये, अपने साधनों को विकसित करने के लिये कहा गया है, अर्थात् सारे खर्च में उन्हें 940 करोड़ रुपये खुद देना है और उनके ही हिसाब से लगभग 150 करोड़ रुपये की उन्हें आमदनी करनी पड़ेगी किराये में और भाड़े में । तो इसी 150 करोड़ रुपये की पूर्ति करने के निमित्त ही शायद श्री नंदा ने इस वर्ष 39 करोड़ रुपये का नया भाड़े और किराये में वृद्धि करने का प्रस्ताव रखा । उसमें उन्होंने 13 करोड़ रुपये वापस ले लिये । अब उनके हिसाब में भी उनको इस पर 26 करोड़ रुपया मिलेगा । मैं उनसे केवल यह कहना चाहता हूं कि चौथी पंचवर्षीय योजना जिस रूप में रेलवे विभाग ने बनाई है, उन साधनों को जुटाने के जिन क्षेत्रों को उसके साथ जोड़े हैं, वह उनके बूते के बाहर होते जा रहे हैं । उन्हें उनका नये सिरे से विचार करना चाहिये ।

मैं यह भी यहां पर दोहराना चाहूंगा कि उन्हें चौथी योजना का सारा आकलन करते समय बुनियादी तौर पर विचार करने की आवश्यकता है । उन्होंने यह अनुमान लगाया है कि 1973-74 में उन्हें 2,650 मिलियन टन माल ढोना पड़ेगा और उस बात को मद्देनजर रखते हुए उन्होंने डेढ लाख माल के डिब्बों की व्यवस्था करनी पड़ेगी । दोनों का संदर्भ जोड़ा गया है । अब यह कहने पर कि इतनी आमदनी हो जाये, मुझे कोई आपत्ति नहीं । लेकिन जो आंकड़े हैं, उनमें तो इस वर्ष भी हम लोगों ने जो अनुमान लगाया था कि 90 लाख मीट्रिक टन मिलेगा, पर मिला केवल 55 लाख मीट्रिक टन, उसमें भी 10 लाख मीट्रिक टन हमने रेलवे का ही माल ढोया है । अब हम इसका अंदाजा लगायें कि हम एक एक साल के कैलकुलेशन में आधे ही रह गये, तो चौथी साल की योजना बन कर हमने जितना गुड्स ट्रेफिक का अनुमान लगाया है और उसके अनुसार जो माल के डिब्बे बनाने की बात हम सोच रहे हैं, तो क्या ओवरआल लाएबिलिटीज हम लें । मैंने केवल उदाहरण के तौर पर कहा है कि यह पंचवर्षीय योजना जिस तरह से बनी है, यह वस्तुस्थिति से परे है और उस आधार पर जो बर्डन डालने की बातें की जा रही हैं, वे व्यावहारिक नहीं है, वह उसको लागू नहीं कर सकेंगे, जिस तरह से उन्होंने सदन की डिबेट के पहले ही अपने पैसेन्जर रेट्स की बढ़ोत्तरी के प्रस्ताव को वापस करना पड़ा, जिसके लिये वह मजबूर हुए और इस वर्ष उन मजबूरियों से वह दूर नहीं हो सकेंगे । इसलिये मैं चाहूंगा जिस तरह से रेलवे बोर्ड ने अपने ऐक्सपैन्सन के लिये फोर्थ फाइव इयर प्लान बनाया होगा, उनको इस बारे में गम्भीरता के उाथ पुर्नविचार करने के लिये तैयार होना चाहिये । क्योंकि उसी आधार पर वह चलते रहे तो कभी भी इस गैप को वह पूरा नहीं कर पायेंगे, उनकी योजना उन्हें मजबूर करेगी कुछ ऐसे प्रपोजल्स रखने के लिये जो उन्हें स्वयं मंहगे पड़ जायेंगे । इसलिये मैं चाहूंगा कि इसबार वह दोबारा विचार कर लें ।

फ्रेट इन्क्रीजेज इन सारे कन्सेशन्स के बाद भी, भोजन सामग्री को छोड़ कर, वैसी की वैसी रही हैं । मैं उन्हें औपचारिक रूप में ही कुछ बातें बताना चाहूंगा । यहां पर एक बात कही गई है कि शार्टर डिस्टेन्सेज के लिये हम कम इन्क्रीज कर के लांग डिस्टेन्सेज के लिये ज्यादा इन्क्रीज करें । लेकिन "बी" कैटेगरी में पड़ने वाला सामान भी, जिस तरह से उनकी मार्किट कंडिशन्स हैं, ट्रेन्ड्ज हैं, उसको देखते हुए उनकी बुकिंग लौंग डिस्टेन्स के लिये नहीं होती । 100 किलोमीटर 200 किलोमीटर, 500 किलोमीटर के लिये बार बार बुक होता है । एक जगह से, एक कन्ज्यूमर से दूसरे कन्ज्यूमर को या एक प्रोड्यूसर से छोटे रिटेलर के पास जाने के लिये । हर बार की बुकिंग को कुल मिला कर वह 2,000 किलोमीटर ट्रैवल करता होगा, लेकिन 2,000 किलोमीटर ट्रैवल करने के

लिये 4 या 5 बार बुकिंग होती है। इन्क्रीज्ड फ्रेट के आधार पर, उस पर ज्यादा किराया बढ़ेगा, इस बात को मद्देनजर रखना चाहिये। मैं उदाहरण के तौर पर माननीय मंत्री जी के सामने इस बात को ध्यान में लाऊंगा कि बिना दबी हुई रूई पर भी 100 किलोमीटर में पहले जहां 22.70 फ्रेट था, अब वह 28.20 कर दिया और 500 किलोमीटर पर 77.70 से 80.00 केवल। लेकिन नेचर उसका यह है कि वह एक दम 500 किलोमीटर के लिये बुक नहीं होता, वह छोटी डिस्टेन्सेज पर बुक होता है। इस बात का वह विचार करें।

उसी तरह से टेक्सटाइल पर उन्होंने भाड़ा बढ़ाया है। नंदा जी का गुजरात से थोड़ा बहुत संबंध है ही। इस सारे शेड्यूल में से गुजरात की टेक्सटाइल इन्डस्ट्रीज और गुजरात के रूई की पैदावार करने वाले लोग, जिनको शार्टर डिस्टेन्सेज पर भी अपना माल भेजना पड़ता है, उन पर बहुत एड्वर्स परिणाम होगा। उस इंडस्ट्री को इतना भार वहन करना सम्भव होगा या नहीं वह दोबारा देख लें तो ज्यादा अच्छा रहेगा।

यहां पर छोटी-छोटी आइटम्स में एक नयी पद्धति अपना कर वर्गीकरण का रेशनेलाइजेशन किया है। इसमें आपकी तरफ से कोई प्रपोजल नहीं है, लेकिन यह रेशनेलाइजेशन कुल मिला कर 2.25 करोड़ रुपये का नया बर्डन उन्हीं आइटम्स पर डालता है, टेकनीकली बिना किसी इन्क्रीज के। उसका वर्गीकरण आपने बदल दिया, इसलिये उस पर भार बढ़ गया। जिस तरीके से यह सब किया गया है। मैं चाहूंगा कि इसको आप फिर से देखें।

आपने बजट स्पीच में माना है कि पैसेन्जर चार्ज इन्फ्लेशनरी नहीं होता, लेकिन गुड्स में बढ़ाया जाने वाला इन्क्रीज इन्फ्लेशनरी होता है, पर अल्टीमेटली आप स्वयं ही अपने पैदा किये हुए भंवर में फंस गये। जहां पैसेन्जर फेयर इन्क्रीज किया हुआ आपको रिड्यूस करना पड़ा है और फ्रेट वही का वही रहा है। जिस आर्गुमेन्ट से आप इस देश की इकानामी को बचाना चाहते थे, आपने धक्का मार कर उसको खड़ा कर दिया। इसलिये मैं चाहूंगा आप दोबारा उसको देखिये।

यहां पर मैं आपका ध्यान पैसेन्जर ट्रेन की हालत पर खींचना चाहता हूं। श्री चतुर्वेदी जिस कमेटी के चैयरमैन रहे हैं। अनइकानामिक लाइन्स की कमेटी में, यहां उससे सीधा संबंध तो उनका नहीं आता, लेकिन उन्होंने भी एक जनरल सजेशन देते हुए इस बात को कहा है कि पैसेन्जर ट्रेनों की हालत बहुत खराब है। मैं मानता हूं कि मैक्सिमम अलाउड स्पीड में 10 परसेंट कमी करके गाड़ियां चलाने की आपकी सिफारिश है। जहां तक तेज रफ्तार की गाड़ियों के संबंध में यह सिफारिश है—उसको लागू किया जाये, इसमें मुझे आपत्ति नहीं। लेकिन पैसेन्जर ट्रेन्स पहले ही बहुत धीमी चलती हैं। कम से कम उन्हें इस नियम से एग्जेम्प्ट करना चाहिये।

एक्सप्रेस ट्रेन्स और फास्ट रनिंग ट्रेन्स के कारण इनको सौत के बेटों की तरह एक तरफ खड़ा कर दिया जाता है। मेरा निवेदन है कि उनका टाइम टेबल ड्रा करते समय आप इस बात का विचार करिये कि तेज चलने वाली गाड़ियों को मौका देने के लिये भी पैसेन्जर ट्रेन्स का टाइम शेड्यूल ऐसा हो कि जिसमें एक एक घंटा पैसेन्जर ट्रेन को उसके लिये ठहरना न पड़े। टाइम टेबल के शेड्यूल में भी जब ऐसी गुंजाइश आप रखते हैं, तो बुनियादी तौर पर भी इसका विचार करना चाहिये।

अपने देश में, आपको मालूम है, वाल्टेयर टू किरनडूल आपने रेल लाइन बनाई। मैं मानता हूं वहां खानें हैं और वहां आप विद्युतीकरण भी कर रहे हैं, आपकी बजट स्पीच के आधार पर मैं कह रहा हूं, वह 300 किलोमीटर लम्बी लाइन है, पर एक भी पैसेन्जर ट्रेन उस पर नहीं

[श्री सुन्दर सिंह भंडारी]

चलती। सारा बस्तर का बनवासी क्षेत्र है वहां, रेलगाड़ी उनके सामने है, रोज माल गाड़ियां चलती हैं। विद्युतीकरण आप कर रहे हैं, एक छकड़ा रेलगाड़ी ही पैसेन्जर के नाम से चला दीजिए। 300 मील की उस सारी एरिया में उन बनवासी क्षेत्र की उन्नति के लिये यह आपका एक बड़ा भारी योगदान होगा, जन सेवा के लिये। उस क्षेत्र के लोगों की सेवा के लिये, रेल का क्षेत्र अगर आप लाना चाहते हैं, तो इस काम को आप करिये।

फिर अनइकानामिक लाइन्स के एक विषय को, इस कमेटी की रिपोर्ट के आधार पर ही मैं आपके सामने रखना चाहूंगा। आपने माना है कि हिल स्टेशन में जाने वाली गाड़ियों ने चलने वालों से कुछ इनफ्लेटेड किराया लिया जाये तो वह जस्टिफाइड बात है। लेकिन इस सारे

6 P.M.

सर्वे में आपने देखा होगा कि केवल दो ब्रान्च लाइनें हैं फतेहपुर और भीलडी रानीवाड़ा, जो हिल स्टेशन की गाड़ियां नहीं हैं, वहां भी इनफ्लेटेड चार्जेज लिये जा रहे हैं। पहले दुगुना किराया था और अब डेढ़ गुना किया गया है। इस कमेटी ने कहा है कि हिल स्टेशन का कराया ज्यादा लिया जाय, यह बात मानी जा सकती है। लेकिन इन दो लाइनों के बारे में ज्यादा किराया क्यों लिया जाय, इसको नहीं माना जा सकता है। आपने इस कमेटी में स्वीकार किया है कि ब्रान्च लाइनें हों, तब तो बात समझ में आ सकती है, लेकिन थ्रू कनेक्शन वाले टुकड़ों का हिसाब लगा कर कहना किये टुकड़े घाटे के टुकड़े हैं, इसलिये ज्यादा किराया लिया जाय, यह उचित मालूम नहीं देता। आपन खुद कहा है और इस कमेटी ने भी यह स्वीकार किया है कि ये दोनों थ्रू लाइन पर पड़ने वाली लाइनें हैं। अतः, इस पर ज्यादा किराया लेने का कोई तुक नहीं है। मैं फतेहपुर शेखावटी के मामले को कोट करने जा रहा हूं कि आपने यह स्वीकार किया है :

"Moreover this line does not show a loss if the interest on capital is not taken into account."

आपने स्वयं इस सिद्धांत को स्वीकार किया है और पैरा 846 के अनुसार आपने यह माना है :

"Interest on the capital cost of the branch may be ignored."

(Time bell rings)

मैं एक मिनट में समाप्त कर दूंगा आप स्वयं इस रिपोर्ट के आधार पर इस बात को स्वीकार कर चुके हैं कि यह ज्यादा किराया जिन क्षेत्रों से लिया जा रहा है, खासकर इन दो सेक्शनों से लिया जा रहा है, बिलकुल बेबुनियाद है। मैं कई वर्षों से इस बात की अपील कर रहा हूं और मैं चाहूंगा कि जब कमेटी की रिपोर्ट आपके सामने उपस्थित हो गई है, तो मंत्री जी इसी बजट के उत्तर में इस एनोमली को दूर करने की घोषणा करें।

इसके साथ ही मैं यहां पर यह कहना चाहूंगा कि पिछले दिनों बिना टिकट चलने वाले लोगों के ऊपर जुर्माने की बात मान ली गई थी और रेलवे मंत्री जी ने कहा था कि यह प्रवृत्ति घटेगी। आपने जो आंकड़े दिये हैं, उसमें बतलाया गया है कि 68 प्रतिशत अपराध में कमी हुई है। अगर 68 प्रतिशत अपराध में कमी हुई तो केवल 7 प्रतिशत ही आय में बढ़ोत्तरी क्यों हुई ? इसमें से आपको मजबूरन इस बात पर जाना पड़ेगा। कि इस व्यवस्था में से जो घूसखोरी बिना टिकट के लोगों से पैसे लेकर छोड़ देने की प्रवृत्ति बढ़ती जा रही है। बिना टिकट सफर करने वाले जो यात्री होते हैं, उन पर अदालत में 500 रुपया जुर्माना होता है। यही कारण है कि यात्री रेलवे स्टाफ के लोगों से सौदा कर लेते हैं कि मेरा चालान करके क्या करोगे और वे उनसे कम पैसा देकर छूट जाते हैं। तो मेरा आपसे यह निवेदन है कि आपको इस ऐस्पैक्ट पर भी विचार करना चाहिये,

अगर आप इस बात पर ठीक तरह से विचार करेंगे, तो आप अपनी रेवेन्यू को भी बढ़ा सकेंगे।

एडमिनिस्ट्रेटिव रिफार्म कमिशन की एक सिफारिश के अनुसार रेलवे बोर्ड के जो एडिशनल मेम्बर्स हैं, उनको कम से कम घटा देना चाहिये, इस बात को आप स्वीकार करिये। जो शिकायत की गई है कि रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन में आफिसरों की संख्या घटे, मैं समझता हूं कि रेलवे बोर्ड द्वारा तैयार किये गये आपके भाषण में परसेन्टेज बसिस पर जन साधारण को मुगालता में रखने की कोशिश की गई है। आपने कोट किया है कि 1951 में 1.33 परसेंट था और आज 1969 में 0.88 परसेंट है। मैं चाहूंगा कि आप वर्क आउट करके एक्चुअल फिगर हम को दें या फिर हमको इस बारे में ज्यादा इनलाइट न करें कि सीनियर आफिसरों की संख्या कितनी है। सैकड़ों से कितने लाख तक उनकी संख्या पहुंची है, यह चीज बतलाने से आसानी के साथ साफ हो जायेगी एन्ड वैदर दैट इज जस्टीफाइड इस बात को गम्भीरता के साथ आपको विचार करना होगा।

अगर आप जन सेवा की दृष्टि से रेलवे का उपयोग कराना चाहते हैं, तो जो अन्डर डेवलपमेंट एरियाज हैं, वहां पर आपको रेलवे लाइनें बनानी चाहियें। जहां पर आपकी रेलवे की इकानामीकली और बेसिकली लाभ मिलता है, उस पौन्इट को ध्यान में रख कर उस सैक्शन में आप रेल प्रारम्भ करें और नई-नई रेल लाइनें बनाने का विचार करें।

एमिनिटीज में आप सेविंग कर रहे हैं। पिछले साल जितनी रकम एमिनिटीज में खर्च करने के लिए दी गई है, उसमें से 11.7 करोड़ रुपया आपने निर्माण कामों में खर्च कम किया, पर कुल मिलाकर खर्चा बढ़ गया। इस बार अभी आप सुरक्षा विभाग में ज्यादा कर्मचारियों के लिए 72 लाख रुपया ज्यादा खर्च कर रहे हैं। आप ज्यादा परिचालन कर्मचारी बढ़ाना चाहते हैं। इस तरह 82 लाख रुपये का खर्चा ज्यादा बढ़ जायेगा पर इसका नैट रिजल्ट क्या मिल रहा है? मैं इन बातों पर नहीं जाना चाहता हूं, जो पहले सदस्यों ने चोरियों के संबंध में कहीं या पिलफ्रेज के संबंध में कहीं। मगर मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि जो खर्चा बढ़ाया जा रहा है, उसका रिजल्ट तो हमें सही मिलना चाहिये। इन दोनों बातों में जब तक आप मैल नहीं बिठलायेंगे तब तक यह बढ़ोत्तरी का खर्चा, एमिनिटीज पर कम किया जाने वाला खर्चा, बजट में सैंक्शन हो जाने के बाद में इन दोनों चीज को रिकनसाइल करना यह बड़ा कठिन है। इन्हीं बातों पर आपको विचार करना है और यही निवेदन मैं आपसे करना चाहता हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): The House stands adjourned till 11 A.M. tomorrow.

The House then adjourned at six minutes past six of the clock till eleven of the clock on Wednesday, the 11th March, 1970.