

THE BUDGET (RAILWAYS) 1968-69
—GENERAL DISCUSSION—contd.

DR. B. N. ANTANI (Gujarat): Madam, I am not the person who will raise personal grievances or complaints in this House but so far as allotment of time to my party is concerned or the order of precedence that comes to me is concerned, I am the last drum of the camel in a procession of the erstwhile States.

SHRI DAHYABHAI V. PATEL (Gujarat): Certainly he is right to complain.

DR. B. N. ANTANI: Only one speaker from my party has addressed this House on the Budget. Whenever my turn was likely to come, I had been told one from this side, one from that side, and one from somewhere else and then my turn would come.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I think this was mutually settled the other day.

DR. B. N. ANTANI: I requested the Vice-Chairman and I was told: 'Your name will come after 4 speakers'.

SHRI DAHYABHAI V. PATEL: Because we are not rowdies, you are unfair to us always.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I do not think that reflection is fair.

SHRI DAHYABHAI V. PATEL: I do not know what you mean by reflection but the Secretariat in arranging the business is unfair to us and because we are not rowdies...

THE DEPUTY CHAIRMAN: That reflection is worse—the reflection on the Secretariat. Whatever happens in this House happens through the direction of the Chair and if you have to reflect, you can only reflect on the Chair and not on the Secretariat to which I take objection.

SHRI DAHYABHAI V. PATEL: You can take objection.

DR. B. N. ANTANI: Now, Madam Deputy Chairman, being the last, naturally I have the least time. So I shall try to confine myself to making my points in brief, as a bad lawyer.

THE DEPUTY CHAIRMAN: How much time do you want? Fifteen minutes, twenty minutes take as much time as you want.

DR. B. N. ANTANI: Now the hon. Railway Minister has come before this House with his song of deficit, and in his characteristic disarming way he was almost on the point of disarming my criticism of his Budget. But the more I read it with the greatest regard and consideration for him, I come to the conclusion, Madam, that this deficit is no deficit whatsoever. It is a fictional deficit, it is an artificial deficit, a device, firstly, to put some heavier charge on the travelling public, to stop the extension programmes and to deny to the railway employees human considerations of promotions increments, etc. etc.

An immense sum of Rs. 150 crores—the hon. Railway Minister will forgive me if I am bad in arithmetic and statistics, but my impression is that a sum of Rs. 150 crores from Shri Poonacha has to go to Shri Morarji Desai in the name of Dividend, as a return on the capital invested in railways since the State is engaged in running the railways. But my notion, Madam Deputy Chairman, of any commercial undertaking is this. Wherever there are shareholders, the shareholders have to wait for dividends untill after the budget has been presented in a way whereby the necessary expenditure in proportion to the revenue has been provided for for other purposes. I therefore feel that this deficit is an artificial one and I hope that in future Budgets this point will be seriously considered.

Now coming to the expenditure provided for for extension and expansion programmes, let me see what expansion programme of the railways in the Budget year is. Where already some-

thing exists, something is proposed to be added, but where nothing exists, nothing is provided. In the matter of electrification of some railways there is that from Virar to Ahmedabad, for which Mr. Babubhai Chinnai has been running after. But what about me, Madam Deputy Chairman, who has to wait for eleven hours to get a railway connection from Palanpur to Gandhidham? I have raised this question over and over again and presented this human problem. But then the Railway Board, which is a white elephant, which is good for nothing, which does more harm to efficiency and contentment among railwaymen than any good at all, has stood in the way, and so a good-natured gentleman like the railway General Manager is a captive in the hands of this white elephant, the Railway Board. "Much as I sympathise with you, Sir, the Railway Board, a body of experts, says 'no'", says the General Manager. Therefore I suffer.

Now I will tell you, Madam, I am a member of the Railway Consultative Committee. The other day, in a constructive, in an objective and in a positive manner, Members representing Kutch in both the Houses presented a suggestion to have some connections from Bhildi to Jodhpur-Delhi railway pending construction of the broad-gauge, etc. etc. And what is the reply, Madam? In an excellently typed sheet, in some paragraph, "it is not possible", is the reply. Why is it not possible? Are you not responsible to us, to explain to us? Why don't you call us across the table and discuss with us personally? When we are out here to co-operate, our co-operation is not sought by this white elephant. Therefore, Madam, I humbly suggest, with all the responsibility that I am capable of showing to this House, that this Railway Board should be scrapped, and the earlier this expenditure on the taxpayer is taken off, the better. I consider, Madam, that if the Railway Minister, with his human approach and human attitude towards everything, is allowed to run the railways

alone with the co-operation of the General Managers in the zonal railways, the railways will be run more efficiently than if they continued to be under the Railway Board, the white elephant. With this appeal I now come to the extension and expansion programme, and I make these pleadings on behalf of Kutch. The people of the area of Kutch today have been suffering from sorrow and frustration, ever since its integration with the rest of the country. The late lamented Sardar Patel while patting us on our back persuaded us to join the Union of India with our Kutch as a Centrally administered State. He told me, "Antani, I know Kutch is a difficult State. Kutch has an immense border with Pakistan and therefore certain definite attention will have to be paid towards construction of strategic railways and roads." We waited eighteen years up to 1965 when President Ayub came to rule Pakistan, and this Kutch Award is now out, to our detriment. I therefore submit, let what is done be done. It no use weeping over spilt milk. We are here to co-operate, not to disrupt or disturb the present integration of the country, but for future defence strategy and for the future safety of the border of Kutch I submit with great emphasis to the hon. Railway Minister to consider first the advisability of extending the broad-gauge railway between Khandla and Jhundi to Bhuj and Khavda as our border will hereafter, after this Kutch Award be only thirty miles away from my dear Chhad Bet which is now going to be handed over to Pakistan on a silver platter by this Government.

Now, Madam Deputy Chairman, apart from that, another vulnerable area is the area from Gandhidham to Lakhpat, and as I have suggested earlier, the hon. Railway Minister should order the construction of a railway line from Gandhidham to Lakhpat via Bhadreshwar, Mundha and Mandvi, and upgrade Madhapur station to a full-fledged station, pro-

[Dr. B. N. Antani] ...

viding for connection with Khavda, This is an urgent necessity. I know, Madam Deputy Chairman, a serious deputation of influential merchants wanted to meet the Railway Minister. I have told them to wait, and not disturb the Railway Minister at sanction for these strategic railway Budget is passed, we shall be after him, and let him remember that to No. 10, Akbar Road this Brahmin will come, not only for breakfast, for lunch, for dinner, for supper, and will leave his house only after getting his sanction for these strategic railway lines.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी खोरड़िया
(मध्यप्रदेश) : भूख हड़ताल नहीं करेंगे ।

DR. B. N. ANTANI: भूख हड़ताल
नहीं । I shall eat; I shall refuse to
be arrested but I shall have it.

Now Madam Deputy Chairman, another thing. I should not encroach upon your time, but another thing I have to say, which I have said on earlier occasions. At long last the hon. Railway Minister has provided for the construction of Bhavnagar-Tarapur railway, the money got for this from the erstwhile Gaikwar of Baroda having been kept in abeyance for years and years together without paying any interest and perhaps it temporarily got merged in the Dividend that the Railways have been paying to the General Revenues. He has now come to give it to us in the shape of this railway, and I thank him on behalf of the people of Gujarat, because Gujarat has to be satisfied with crumbs and crumbs alone. This is the lot of poor Gujarat. Beggars cannot be choosers. So we are grateful for the provision made for this railway line. However much the solemn promises and provisions made, from past experience we have seen, Madam Deputy Chairman, that provision is made in a year, but in the next year on account of certain emergencies, on account of certain

extraordinary situations or on account of discharging certain international obligations, those constructions have been delayed. Let it not be delayed for one moment any longer is my earnest appeal to the Railway Minister.

Now Madam Deputy Chairman, I shall again now come to the plight of my poor Railway Guard, friend, philosopher, captain and guide of the day. My earnest enquiry of the hon. Railway Minister is why their grievances, many of which can reasonably be met, are not being considered and remedied. Whenever I meet the Railway Minister, he says, "I am sympathetic." Very good. The Minister of State is also sympathetic. He will go through the application. He will offer us tea and so on. They are all sympathetic till the expert is called in. Then the expert comes and he sees the thing and says it cannot be done. And then the Minister also says it cannot be done. Up to the time they consult the experts everything is sympathetically considered. But let me remind the hon. Minister that the proof of the pudding lies in the eating and the stage has come when he should give this proof.

So far as the guards are concerned I have to sound a note of warning. It is not in my nature to use strong words. But I have to say this. Just because these guards do not resort to lock-outs because they do not resort to trade union methods, just because they do not go on strikes, they are asked to wait and wait. But how long are they to wait? Only this morning we heard how a guard had been murdered. I visited him at Agra been wounded. I visited him at Agra hospital. I saw the wounded guard. He got wounded heroically and he got the injury because he captured an assailant. I saw him in Agra hospital lying in the balcony in the corridor, exposed to the cold. I saw this with my own eyes. No house surgeon, no nurse, no doctor had visited him. This is my personal statement that I make on the floor of this House.

SHRI DAHYABHAI V. PATEL: Did any Railway officer visit him?

DR. B. N. ANTANI: No, no Railway officer visited him in the hospital. Why should the guards be treated like this? The entire catalogue of the demands of the Railway guards is before the hon. Minister. They have published pamphlets after pamphlets. And in spite of two Pay Commissions they have ignored these guards. The reply given is that these Pay Commissions have not done anything and that is the difficulty, we are told. But if the Pay Commissions have not recommended, if the Pay Commission had committed an error, how are the guards responsible? Mighty people commit no mistakes. But if ever they commit a mistake they commit the grossest and most colossal mistakes. That is my experience. I tell you that the mileage allowances calculations are absolutely erroneous. And may I submit that even the little watch which they were getting for keeping time, up till now free, is no longer to be given free. The mighty Railway Board, their Majesties have directed that in future they should pay for these watches. Why not have some cut in your own amenities? I am not jealous, let me say it again. But if you deserve all these amenities, why not you think about these poor people and their plight also?

Madam Deputy Chairman, another thing I want to say is that there is no justification for the rise in the railway fares and for the way it has been done now. I have with the greatest responsibility and care gone through all the grounds and justifications put forward for this rise. But I find there is no justification whatsoever. In this developing country where you want to develop the rural areas and the urban areas and also to raise the standard of living of the people, if you go on charging these poor people in the way you are doing, how are you going to give the people the advantages of a welfare State? On the other hand, in spite of the fact

that we have got the Railway Protection Force, we have got this security force and that security force—I do not know their nomenclatures—though academically everything is provided, only today we saw in the papers that it has been reported that a millionaire swindler of the Railway has been discovered. How do they manage these things? How can they do this kind of swindling unless there is collusion with some highly-paid railway officials? I sympathise with the Railway Minister. He may tell me "Antani, it may be true. But how can I get them? And even if I got them, what can I do with this kind of a thing?" The system is such that it becomes very difficult. Therefore, my appeal, Madam Deputy Chairman, my very earnest appeal to the Railway Minister, is that in future while framing his Railway Budget he should approach the whole question with some humane ideas not only towards the employees but also towards the extension and expansion programmes, rather than think of paying Morarji Bhaj as much as possible so that he may be in the good books of the executive and of the bureaucratic Government and not of the people.

With these words, Madam, I again appeal to the Railway Minister to provide for the extension of the broad-gauge line from Khavada to Bhuj, and also extend the line from Bhadreswar to Gandhi Dham and Kunera to Lakhpat, then make the fast developing village of Madhapur a flag station and look to the difficulties, the grievances and most legitimate demands of the Railway guards, seventeen thousands of them. If you do, then they will bless you and your progeny. Thank you.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI ROHANLAL CHATURVEDI): Will you kindly pass on that cutting?

DR. B. N. ANTANI: Yes, it is a magnificent presentation.

कुमारी मनीबेन वल्लभभाई पटेल (गुजरात) : उपसभापति महोदया, कच्छ की सरहद पर हमें अब अधिक जाग्रत रहना होगा। मुझे तो कोई विश्वास नहीं कि पाकिस्तान अब उस सरहद पर उस तरह का कोई आक्रमण फिर से नहीं करेगा और इसलिये फिर से ऐसी परिस्थिति आ गई है कि जुड़ल कंडला रेलवे का जो काम चल रहा हो और वहाँ पर जो कुछ रेल को करना है वह शीघ्रता से करना चाहिये।

पश्चिम रेलवे, सेंट्रल रेलवे ये सब जोन जो अधिक क्षमता पाने के लिये बनाये गये हैं ऐसा मैं समझती हूँ। फिर भी हमको अनुभव क्या होता है कि पश्चिमी रेलवे की गाड़ियाँ मथुरा के बाद हमेशा रोक ली जाती हैं और खास करके फरीदाबाद और निजामुद्दीन के बाद कभी आधा घंटा, कभी पौन घंटा, कभी घंटा भर रोक दी जाती हैं उससे मुझे लगता है कि पश्चिमी रेलवे और सेंट्रल रेलवे के बीच में कोई एक असहयोग सा है जिसकी जाँच करनी चाहिये और पश्चिम रेलवे की गाड़ियाँ ठीक टाइम पर आयें यह देखना चाहिये। मेरा सुझाव है कि जिस तरह बम्बई सेंट्रल के आगे दादर स्टेशन पर ट्रेन ठहरती है उसी तरह से निजामुद्दीन पर ठहरे। उससे यह होगा, अगर निजामुद्दीन में ट्रेन पाँच दस मिनट ठहरी रहेगी तो जिन लोगों को नई दिल्ली आना हो और जिन को पास पड़ता है वह उतर जायें क्योंकि वहाँ पौन घंटा या ज्यादा ठहरने की वजह से रास्ते में उतरना पड़ता है और उससे काफी मुश्किल होती है।

पिछले हफ्ते, 4 तारीख को मैं डीलक्म ट्रेन से आ रही थी तो चालीस मिनट तक निजामुद्दीन के बाद उसको रोक रखा गया था। ता० 19 फरवरी को भी जब मैं जनता एक्सप्रेस से बड़ोदा जा रही थी तो उसी प्रकार का अनुभव हुआ और उसी तरह

ट्रेन वहाँ रुकी हुई थी। स्टाफ के कर्मचारियों की कमी नहीं है, मैं तो यहाँ तक मानती हूँ कि स्टाफ कुछ ज्यादा बढ़ गया है। परन्तु उनके ऊपर ठीक से काम का जिम्मा नहीं दिया गया है। किस को क्या काम दिया गया, किसकी क्या जिम्मेदारी है और क्यों नहीं वह अदा की गई है, इस बात पर अमल नहीं किया गया है। उसकी जाँच करके शिक्षा करने से ही मैं मानती हूँ रेलवे में ज्यादा क्षमता आ सकती है।

मेरा सुझाव है कि कंडक्टर जिस बोगी में हो, उसकी बत्तियाँ, पंखे, सफाई, यानी बाथ बेसिन चोक तो नहीं हो गया है, या कहीं लीक तो नहीं होत है, उसको यह सब जाँच जहाँ से गाड़ी शुरू होती है वहाँ से कर लेनी चाहिये, वहाँ से देखना चाहिये। हमारा तो अनुभव यह है कि कन्डक्टर ट्रेन जाने से पाँच-दस मिनट पहले आते हैं। उस वक्त जो लोग रिजर्वेशन के लिये आते हैं वे लोग पूछ-ताछ करते हैं और उनको देखने तक की फुर्सत नहीं रहती। मेरा अनुभव यह है कि ट्रेन जहाँ से छूटती है वहाँ जब स्टेशन पर आती है तो यार्ड में पूरी सफाई भी नहीं होती है। यार्ड में गाड़ी की सफाई हुई है या नहीं हुई है इसको देखने के लिये एक या दो कर्मचारियों की जिम्मेदारी होनी चाहिये और अगर कोई रिपोर्ट मिले तो एक्सप्लेनेशन मांगा जाना चाहिये। थर्ड क्लास की बोगी, थर्ड क्लास के बाथ रूम की हालत तो मैंने देखी है लेकिन फर्स्ट क्लास में भी सफाई नहीं होती। तो मेरा कहना है कि किसी एक या दो कर्मचारियों को सफाई के लिये जिम्मेदारी मिलनी चाहिये और उसका हिसाब लेना चाहिये कि कोई शिकायत आने पर उनकी शिक्षा का भी कुछ न कुछ प्रबन्ध होना चाहिये। मैं दो तारीख को फ्रन्टियर मेन से रतलाम जा रही थी तो मैंने रतलाम स्टेशन के पास क्या देखा है वह मैं आप से कहना चाहती हूँ। एक आदमी चार, पाँच, सात

खाने की थालियों को लाया और उसने सेकेन्ड क्लास के बाथरूम के पास रख दी। उसके पास जो नैपकिन था वह बहुत ही गन्दा था। उसने गन्दे कपड़े में बांधी हुई थालियाँ निकाली और लोगों में बाँट दी। तो मैं यह कहना चाहती हूँ कि खाने की थालियों को बाथरूम में रखना और फिर वहाँ से लोगों में बाँटना यह अच्छा नहीं है। इसके साथ ही साथ जो उसके पास नैपकिन था, गमच्छा था, वह बहुत ही गन्दा था जबकि खाने की चीज के साथ साफ कपड़ा या नैपकिन होना चाहिये। इसलिए मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगी कि वे इस बात की ओर ध्यान देंगे और जो कुछ भी खाना मुसाफिरों को रेल में दिया जाता है वह साफ सुथरा होना चाहिये।

डिलक्स में शुरू में तो सफाई अच्छी रहती थी परन्तु अब देखने में यह आता है कि पहले की तरह सफाई नहीं रहती है। वहाँ पर साफ करने वाले कर्मचारी तो रहते हैं मगर वे ठीक तरह से सफाई नहीं करते हैं यह काम तो कंडक्टर के देखने का है मगर वह नहीं देखता है। जब सफाई के लिए आदमी बुलाया जाता है तब ही सफाई की जाती है। इसलिए मैं यह कहना चाहती हूँ कि सफाई वगैरह की देखभाल का काम कंडक्टर का है कि फर्स्ट क्लास, एयर कंडिशनड क्लास, सेकेन्ड क्लास और थर्ड क्लास में सफाई ठीक तरह से हो रही है या नहीं। गाड़ी छूटने से पहले कंडक्टर की यह ड्यूटी होनी चाहिये कि वह गाड़ी की सफाई के बारे में पहले से ही देखभाल कर ले। बाथरूमों में भी ठीक तरह से सफाई है या नहीं। एयरकंडीशन्ड बोगी के बाथरूमों में प्लास्टिक के परदे होते हैं मगर डोरी टूट जाने से वह हुक में से रिंग निकल जाने से वे रिंग खराब हो गये हैं जो ठीक तरह से बांधे नहीं जा सकते उस कारण से बाथरूम में जो शौच है उसका पानी बहता रहता है जिससे बाथरूम में पानी ही पानी हो जाता है। ये मामूली चीजे हैं जिनको कोई भी साधारण आदमी कर

सकता है। जहाँ से ट्रेन शुरू होती है वहीं पर इन चीजों को देख लेना चाहिये कि वे ठीक हैं या नहीं। मगर देखने में यह आता है कि इन चीजों की तरफ रेलवे कर्मचारी ध्यान नहीं देते हैं।

मैं 18 तारीख को जनता एक्सप्रेस में बड़ोदा से आ रही थी तो टु-टायर कोच में बिल्कुल अंधेरा था। उस कम्पार्टमेंट में बल्ब तो थे मगर मालूम पड़ता है कि डायनमो से उनका कनेक्शन नहीं था। मैंने कंडक्टर से इसके बारे में कहा तो उसने जवाब दिया कि आप तो आज अनुभव कर रही हैं जबकि यह हमेशा का हमारा अनुभव है। अगर रेलवे के कर्मचारी जब इस तरह का जवाब देते हैं तो और चीजों के बारे में उनका क्या खयाल होगा, यह इस बात से साफ हो जाती है। मेरा कहना यह है कि बम्बई से या जहाँ से गाड़ी शुरू होती है वहीं से इन बातों को देख लेना चाहिये था कि गाड़ी में लाइट ठीक तरह से काम कर रही है या नहीं, हर एक बोगी में लाइट ठीक तरह से जल रही है या नहीं। गरमियों में पंखे अक्सर खराब दिखलाई देते हैं, तो उनके बारे में भी खयाल कर लेना चाहिये कि वे पंखे ठीक तरह से काम कर रहे हैं। मुसाफिरों को जो अमेनिटीज रेलवे द्वारा दी गई है एवं जनता को ठीक तरह से मिलती है या नहीं, इस बात को जहाँ रेल चलती है वहीं पर देख लिया जाना चाहिये।

दो टायर में जो स्लीपर कोच है उसमें कंडक्टर होता है। आप उस कोच में लोगों को बैठने की इजाजत देते हैं जो कि उचित मालूम नहीं देती है। परन्तु जब आप लोगों को उसमें बैठने की इजाजत देते हैं तो लोग बीच में उतरते और चढ़ते रहते हैं। तो मेरा निवेदन यह है कि कंडक्टर का यह कर्तव्य होना चाहिये कि जो कोई भी आदमी उतरता या चढ़ता है, उसके बाद कोच का दरवाजा बंद कर दिया जाना चाहिये। यह

[कुमारी मनिबेन वल्लभभाई पटेल]

काम कंडक्टर का होना चाहिये न कि मुसाफिरों का जोकि अपने वर्ष से, ऊपर सोते रहने पर नीचे उतर कर दरवाजा बंद करें। यह नहीं होना चाहिये कि दरवाजा बंद न होने से मुसाफिरों का सामान चुरा लिया जाय और कंडक्टर आराम से उसमें सोते रहे। मैंने खुद नीचे उतरकर दरवाजा बंद किया था। जब आप कंडक्टर रहते हैं तो उसका यह कार्य होना चाहिये कि अब बीच में कोई मुसाफिर उतरता है तो कोच का दरवाजा बंद हो, यह कंडक्टर को देखना चाहिये जिस तरह से गार्ड ट्रेन की गति धीमी होते ही जग जाता है उसी तरह से कंडक्टर को भी ट्रेन की गति धीमी पड़ते ही उठ जाना चाहिये। गार्ड भी सोता है मगर वह स्टेशन आते ही जाग जाता है। और अपनी ड्यूटी पूरी कर लेता है। इसलिए यह कंडक्टर की ड्यूटी है कि जो आदमी बीच में उतरता है उनको सुविधा मिले और अगर उसको आदमी लेना है तो ले ले नहीं तो दरवाजा अच्छी तरह से बन्द कर दे। इसलिए मेरी विनती है कि दरवाजे ठीक से बन्द हों यह देखने का काम कंडक्टर का है और यह उसको अच्छी तरह से करना चाहिये।

मेरा अनुभव यह है कि मथुरा के स्टेशन पर चाहे डीलक्स ट्रेन हो या कोई भी ट्रेन हो उसमें बूट पालिश करने वाले, भीख मांगने वाले, गूंगे विद्यार्थी कागज लेकर एयर कंडीशन्ड फर्स्ट क्लास, संकेण्ड क्लास और थर्ड क्लास के डिब्बों में चढ़ आते हैं और फिर पैसा और भीख मांगने लगते हैं। जब गाड़ी रवाना होती है तब ये लोग अपना काम शुरू करते हैं। तो मेरी समझ में नहीं आता है कि जो गाड़ी में कंडक्टर होता है वह इस तरह के लोगों को चढ़ने की इजाजत क्यों देता है। इसलिए मेरी विनती है कि डिब्बों के अन्दर किमी को भीख मांगने की इजाजत नहीं होनी चाहिये। पहले तो इस तरह के लोगों को स्टेशन के अन्दर ही नहीं आन देना चाहिये। जंक्शन स्टेशनों पर तो 'प्लेटफार्म पास' लेना

होता है फिर भी इस तरह के लोग स्टेशनों के अन्दर किस तरह आ जाते हैं। मैं ऐसा मानती हूँ कि रेलवे कर्मचारियों तथा स्टेशन-वालों की महानुभूति के बिना वे इस तरह का काम नहीं कर सकते हैं। इसलिए मेरी रेलवे मंत्री जी से विनती है कि इस तरह से डिब्बों के अन्दर जो लोग भीख मांगते हैं उन्हें रोका जाना चाहिए।

रतनाम स्टेशन में महिलाओं के बेठिंग रूम के बाथरूम में जो मल लगाया गया है वह पाखाने के पीछे की ओर लगाया गया है। मामूली व्यक्ति भी समझ सकता है कि इस तरह पीछे की ओर नल लगाया जाना गलत है आपके पास तो ट्रेन्ड स्टाफ है और उसने इस चीज को कैसे नहीं सोचा? इस तरह की छोटी छोटी चीजों की तरफ ध्यान देने की जरूरत है और इस तरह से लापरवाही से काम नहीं किया जाना चाहिये।

अब मैं आप से गुजरात क्वीन के संबंध में कहना चाहती हूँ। इसके बारे में विनती की गई थी कि इस ट्रेन को बनसाड तक ले जाया जाय और सवेरे वहाँ से करीब चार भाड़े चार बजे चलाई जानी चाहिये ताकि उमरगाँव के लोग सवेरे की इस ट्रेन में शाम को अहमदाबाद जाकर अपना काम निपटाकर रात को इस ट्रेन से वापस अपने घर पहुँच जायें। आगे यह ट्रेन वहाँ से सवेरे चार बजे छूटनी थी, लेकिन अब उसको सवा तीन बजे कर दिया गया है जिससे लोगों को इतने सवेरे जाने में परेशानी होती है। पता नहीं किस रेलवे कर्मचारी के दिमाग में इस ट्रेन को तीन बजे चलाने की बात आई। आप जनता की सुविधा के लिए गाड़ी चलाते हैं और इस बात का भी ख्याल रखते हैं कि उससे आमदनी हो। अगर जनता को सुविधा नहीं होगी तो रेलवे की आमदनी कैसे हो सकती है। इसलिए मेरा आपको सुझाव है कि इस गाड़ी को पहले की तरह बनसाड से चार बजे ही शुरू कर दिया जाना चाहिये। जैसे यह

गाड़ी पहले चलती थी उसी के मुनाबिक अब भी चलाई जानी चाहिये।

एक बात मैं और भी विनती करना चाहती हूँ कि रेलवे के कामों के लिए जो ठेकेदार टेन्डर देते हैं वे बहुत बड़ा चढ़ाकर देते हैं। इसका कारण यह है कि जब वे अपना काम पूरा कर लेते हैं तब चार पाँच साल के बाद उनको पैसा चुकाया जाता है। इस टेन्डर में वे अपने पैसे का ब्याज भी जोड़ लेते हैं जिससे रेलवे वालों को काफी नुकसान होता है। इसलिए मेरी विनती है कि इस तरह का तरीका निकाला जाना चाहिये कि जैसे जैसे ठेकेदारों का काम खत्म हो उनको पैसा मिलता जाय। अगर उनके काम में कोई खराबी हो तो आप उनको बुलाकर पूछ सकते हैं और उस काम को ठीक करवा सकते हैं। इसलिए मेरी विनती है कि रेलवे को जो 20 प्रतिशत ज्यादा टेन्डर के लिए देना पड़ता है वह मिर्फ इसलिए देना पड़ता है कि ठेकेदार यह हिसाब लगाते हैं कि किस किस को बीच में क्या क्या देना पड़ेगा कितने साल पूरे पैसे मिलने में लगेंगे। इसलिए इस बात की ओर भी ध्यान देना आवश्यक है जिससे इस तरह जो यह बकाया रुपया रेलवे का जा रहा है उसको रोका जा सके।

इसके बाद मैं वाच एण्ड वार्ड के संबंध में कहना चाहती हूँ। इन पर रेलवे का इतना रुपया खर्च हो रहा है फिर भी रेलवे वा इतना सामान चोरी चला जा रहा है। अभी पिछले हफ्ते एक महिला ने मुझे बतलाया कि उनकी फियट कार मद्रास के लिए बूक थी उस वैन को हैदराबाद भेज दिया गया जबकि उसमें मद्रास लिखा हुआ था। वहाँ पर इस गाड़ी को खोला गया और उसके शीशे तोड़ दिये गये। किसी चाबी से मोटर खोली गई और उसके पार्ट्स निकाल लिये गये। यह काम कोई आध घंटे में नहीं हो सकता है, जब तक इस काम में रेलवे कर्मचारी शरीक न हो तब तक हो नहीं सकता।

288RS-6.

यही कारण है कि अब जनता बस आर और ट्रकों द्वारा सामान भोजना ज्यादा पसन्द करती है। इस तरह से जब रेलवे में सामान की चोरी होती है और वह ठीक समय पर नहीं पहुँचता है, तो जनता भी ट्रकों से ही सामान भोजना अधिक पसन्द करती है। इसलिए मेरी विनती यह है कि जो आदमी गलत तरीके से शटिंग करके उम डिब्बे को दूसरी जगह भेज दे उसको दण्ड दिया जाना चाहिये। आपको इस कर्मचारी को अच्छी तरह से दण्ड देना चाहिये ताकि आपका रेलवे तन्त्र ठीक तरह से काम कर सके। तब यह रेलवे का तन्त्र ठीक हो जायेगा। आखिर में मुझे यह कहना है कि खाना हर स्टेशन पर बँचते हैं और खाना बेचने वाले अगर हों, भाजी हों, पूड़ी हों, पकौड़ी हों उनको न्यूज़पेपर के टुकड़े में नहीं देना चाहिये, साफ कागज में देना चाहिये और अगर न्यूज़पेपर के टुकड़े में दिया गया हो तो उसको देखना चाहिये। ये चन्द बातें जो साल भर में मेरी नज़र में आई हैं मैंने आप को बता दी।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया :
उपसभापति महोदया, रेलवे बजट पर चर्चा चल रही है। जहाँ तक रेलवे के आर्थिक ढाँचे का सवाल है 1950-51 में हमारी पूँजी थी 827 करोड़ रु०, ग्रास रिसीट हुई 263 करोड़ रु० और बचत हुई 15.05 करोड़ रु०। 1967-68 में रिवाइज्ड इस्टीमेट्स के हिसाब से हमारी पूँजी हो गई 2991 करोड़ रु०, ग्रास रिसीट हो गई 329 करोड़ रु० और बचत की जगह घाटा हो गया 22 करोड़ रु०। 1968-69 का जो हमारा इस्टीमेट बना है अभी हमने पूँजी उसमें कर दी है 3, 134 करोड़ रु०, ग्रास रिसीट है 892 करोड़ रु० और बचत बताई है नामिनल 1 करोड़ रुपये। उपाध्यक्ष महोदया, 1950-51 के मुकाबले में हमारी पूँजी बढ़ी 380 प्रतिशत, ग्रास रिसीट्स बढ़ी 340 प्रतिशत फिर भी लाभ की जगह घाटा बढ़ गया। इसका कारण क्या है कि जो

[श्री विमलकुमार मन्नालाल जी चौरड़िया]

हम को लाभ होना चाहिये था उसकी जगह घाटा हम को होने लगा। इसका कारण अगर केवल यह बतायें कि हमारे यहाँ आमदनी बराबर नहीं होती तो यह भी गलत होगा क्योंकि ग्रास रिसीट्स का अगर हम हिसाब देखें तो हमारे पास ग्रास रिसीट्स बिल्कुल ठीक आ रही हैं। ऐसी स्थिति में कुछ हमारे खर्चे बढ़ गये और खर्चों के साथ अपव्यय ज्यादा होने लगा और उसकी वजह से हमारे यहाँ पर लाभ होने की अपेक्षा घाटा होने लगा। कई रेलवे लाइनें घाटे में चलती हैं और उनका वह घाटा भी दिन प्रति दिन तरक्की पर है। वह व्हाइट पेपर जो आपने दिया था उसके पूरे आँकड़े हमारे पास हैं। नार्दर्न रेलवे में 1962-63 में लगभग 5 करोड़ का लाभ बताया था। 1967-68 में रिवाइज्ड इस्टीमेट में उसका घाटा हो गया 1,86,76,000 रु०। इस साल आपने उसमें कुछ प्राफिट बताया है। किस में क्या वैरिएशन आपने किया यह आप जानें, लेकिन मोटे रूप से मेरा यह निवेदन है कि आपके यहाँ पर कुछ न कुछ अव्यवस्था है, केवल ग्रास रिसीट्स का कारण बता कर के आप यह नहीं कह सकते कि हमारे यहाँ पर रेलवे में उसके कारण घाटा हुआ। आपने गतवर्ष जो अनुमान बताया था उसके अनुसार माल ढोने में 17 करोड़ की कमी आई जबकि यात्रियों से आमदनी में वृद्धि हुई। इस साल आपने यह अनुमान बताया है कि अच्छी फसल होने के कारण हमको 21 करोड़ का ज्यादा माल ढोने को मिल जायगा और प्राफिट को एडजस्ट कर के आपने घाटा पूरा किया और एक करोड़ का आप लाभ बताना चाहते हैं। यह सब करने के बाद भी आपने खाद्यान्नों पर 6 प्रतिशत के दर से अनुपूरक प्रभार लगा दिया जो मुक्त होना चाहिये; जो नेससिटी आफ लाइफ है उस पर भी आप अनुपूरक प्रभार लगायें तो यह आपकी गर्जी है, लेकिन मैं इसका विरोध करता हूँ। यह सब करने के बाद भी आज स्थिति यह है

कि आज रेलवे में खर्चा बढ़ रहा है, आय घट रही है, दुर्घटनायें बढ़ रही हैं और सुविधायें घट रही हैं। इसका हल क्या है? आप भी उसी हल के लिये बैठे हैं और मैं भी वही चर्चा कर लेना चाहता हूँ।

अब यह देखा जाय कि हमारे यहाँ माल ढोने में गिरावट क्यों आई है। यह जो आपने पुस्तक दी है: "Review of the Performance of Indian Government Railways" उसमें आपने बताया है कि 1950-51 में जितना उत्पादित माल ढोया जाता था उसके मुकाबले में 1966-67 में वह बहुत ही कम हो गया है। आयलसीड्स 1950-51 में उत्पादन का 30.9 प्रति शत चलते थे, वे अब केवल 19.91 प्रति शत रह गये हैं शुगरकेन 4.94 से 2.13 प्रति शत रह गया। रा काटन 71.4 से 48.3 प्रति शत रह गया। टी 95 से 77.6 प्रति शत रह गई। जूट मैन्यूफैक्चर 31.9 से 23.8 प्रति शत रह गया। काटन मैन्यूफैक्चर 80 से 28.3 प्रति शत रह गया। लेकिन दूसरी ओर देखा जाय तो संगमरमर, कोयला, पत्थर, जिन की कहीं चोरी नहीं हो सकती है, जिन का आपके यहाँ पर रेलवे का सारा स्टाफ मिल कर चोरी करने की हिम्मत नहीं करेगा, वे बढ़ोतरी पर हैं। 1950-51 में कोयला, खनिज, संगमरमर और पत्थर के उत्पादन का 16.8 प्रति शत आता था और 1966-67 में वह 28.9 प्रति शत हो गया। इससे काँक्लुजन पर हम आते हैं कि वह सामग्री जिम की चोरी हो सकती है और जिस में नुकसान हो सकता है उसको उपभोक्ता रेलवे से ले जाना पसन्द नहीं करते हैं। रेलवे में होने वाली चोरी और चोरी का ब्लेम देने में क्लेम्स इंस्पेक्टर को खुश करने के लिये जो तिकड़म लगाना पड़ता है और समय पर जो सामग्री, नहीं पहुँच पाती है उस पर अभी एक वहन ने और अन्य कई महानुभावों के प्रकाश डाला है। इन्हीं सब कारणों से लोग यही सोचते हैं कि रोड ट्रांन्पोर्ट से सामान ले जायें।

इस संबंध में मैं खुद अपना अनुभव बता देता हूँ। अभी हमको यहाँ से सामान ले जाना है। मेरा पुराना अनुभव यह है कि एक अलमारी मैंने भेजी थी तो उस पर हमारे साथियों ने यह कहा था कि सौ रुपया ज्यादा खर्च कर के रोड ट्रांसपोर्ट से उसको भेजते तो उसकी यह दुर्दशा नहीं होती। तो हमारे मित्रों ने यह राय दी है कि अब आप कृपा करके रेलवे में अपना सामान बुक कराने का कष्ट मत कीजिए और यदि आप अपना सामान सेफ ले जाना चाहते हैं तो आप सौ रुपये ज्यादा खर्च कर के रोड ट्रांसपोर्ट से उसको ले जाइये। जब मेरे सरीखा आदमी रेलवे के बारे में इस तरह विचार करता है तो एक साधारण आदमी की भी यही साइकालोजी होगी क्योंकि रेलवे में चोरियाँ होती हैं नुकसान होता है, माल सुरक्षित नहीं रहता है, समय पर नहीं पहुँचता है और सामान की इस कदर मिसहैंडलिंग होती है कि लोगों को विवश हो कर के अपना सामान रोड ट्रांसपोर्ट से भेजना पड़ता है। आज होता यह है कि आप रेलवे में बुकिंग करा दीजिये और उसके बाद 15, 15 दिन तक माल पहुँचता नहीं है। अभी-अभी मैं अपने माथ मोटर साईकिल ले कर के गया था अपने टिकट पर उसको बुक करा के और 30 रुपया उसका पेमेंट करके यहाँ से ले गया था, लेकिन जब वहाँ उतरा और पूछा कि हमारी मोटर साईकिल कहाँ रह गई तो बताया गया कि वैगन सिक हो गया। आदमी सिक होने की बात सुनी थी लेकिन रेलवे में वैगन सिक होने का भी टर्म चलता है। यही सब कारण है कि काटन मैन्यूफैक्चर 80 प्रतिशत से घट कर 23.3 प्रतिशत रह गया।

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA): That was due to the two years of bad agricultural season. Therefore, you will find that the percentages have fallen down steeply during the previous two years.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरडिया : मुझे क्षमा करेंगे। आप की जो फिगर्स हैं वे जो माल प्रोड्यूस हुआ और उसको जो परसेंटेज आपने बताया उससे कोई सम्बन्ध नहीं रखती हैं। 1966-67 में इतना माल पैदा हुआ, 1950-51 में इतना पैदा हुआ और उसका इतना प्रतिशत आपकी रेलों से गया यही मैं कह रहा हूँ और यह नहीं कह रहा हूँ कि कितना कम पैदा हुआ, कितना ज्यादा पैदा हुआ, मेरा कहना यह है कि लोगों की प्रवृत्ति यह होती जा रही है कि वे आयल सीड्स, काटन मैन्यूफैक्चर और ऐसी सारी सामग्री रेलवे से भेजना पसन्द नहीं करेंगे क्योंकि उसमें नुकसान ज्यादा होता है, चोरी ज्यादा होनी है। तो मेरा पाइन्ट यह है कि जितना उत्पादन हुआ उसके प्रतिशत के हिसाब से वह रेल द्वारा कम ढोया गया। इस कमी को दूर करने के लिये मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। चोरियाँ रोकने के लिये आप वाच एण्ड वार्ड की विशेष व्यवस्था कीजिये। इसके साथ-साथ जिम्मेदारी डालने का प्रयत्न किया जाय और टालने का प्रयत्न न किया जाये। जिस पर किसी काम की जिम्मेदारी हो उससे कहा जाये कि यदि कोई गड़बड़ हुआ तो उसके लिये तुम जिम्मेदार होगे। फिर यह प्रयत्न किया जाये कि माल जल्दी से जल्दी अपने स्थान पर पहुँचे जो माल की मिसहैंडलिंग करते हैं और जो माल की दुर्दशा कर देते हैं उनको जब तक आप नहीं रोकेंगे तो मुझे सरीखा आदमी भी कभी रेल से माल भेजना पसन्द नहीं करेगा। उपाध्यक्ष महोदया, रेलवे की दुर्घटनाओं का जहाँ तक सवाल है, ह्यूमेन एरर आप भी कारण बताते हैं। मनुष्यों की गलती क्यों है? जब आदमी अपनी क्षमता से अधिक काम करने को विवश होता है तो ह्यूमन एरर का हिस्सा लग जायेगा और वह लगता है। साधारण आदमी काम करना चाहता है, अगर अपनी क्षमता से अधिक ज़ब्र करन लगेगा तो यह निश्चित है कि उससे गलतिय होगी। गलतियाँ टेबिल पर हाँती हैं और

[श्री बिमलकुमार मन्नालालजी चौरडिया]
फील्ड में काम करने वालों से भी होती हैं मगर आप कारण देखते नहीं आप करते क्या हैं, आप छोटे-छोटे अधिकारियों को कम करते हैं, आप गुड्स क्लर्क्स को कम करते हैं, पाइन्ट्समैन को कम करते हैं—वेस्टर्न रेलवे के अनुभव से कहता हूँ—लेकिन आफिसर्स इंस्पेक्टर ऐसी जो पोस्ट्स हैं उनको बढ़ाते हैं। उसका परिणाम क्या होता है। सारा भार नीचे वाले अधिकारियों पर पड़ता है। इंस्पेक्टर खुद तो पानी लायेगा नहीं, वह भी पाइन्ट्समैन को कह देगा, झाड़ू, पानी पिलादी। इस तरह छोटे आदमियों की कमी होने की वजह से उनका काम बढ़ा है, उसके अलावा तो इंस्पेक्टर और दूसरे आफिसर्स बढ़े हैं उससे भी उनका भार बढ़ा है।

दूसरे जो आपकी गाड़ियां हैं माल ढोने के लिय वे काफी लम्बी हो गई हैं उनमें काफी डिब्बे लगने लगे हैं मगर ब्रेक बान की क्या स्थिति है यह आपने कभी सोचा ? ब्रेकवान जिसके साथ कई डिब्बे लगते थे उसकी बहुत दुर्दशा हो गई है। उस पर विचार करके जब तक अमल नहीं किया जायेगा तब तक काम नहीं चलेगा।

गार्ड्स को 12-14 घंटे ड्यूटी पर रहना पड़ता है तो वह गलती नहीं करेगा तो क्या करेगा। यह सारे पाइन्ट्समैन इसलिये निवेदन किए कि इस दृष्टि से हम काम नहीं करेंगे तो काम नहीं चलेगा।

लखी सराय में पहले दुर्घटना हुई और अब यह भी हो गई। पिछली दुर्घटना की रिपोर्ट आ गई थी तो उस पर विचार करना चाहिये था कि हमारी कौन सी कमी थी जिसकी वजह से यह दुर्घटना घटी। अगर उसके अनुसार एक्शन हो जाता तो प्रभी जो यह दुर्घटना घटी यह न घटती मगर वह लालफीता शाही में बंडलों में बंध गई सोचा होगा कि फिर उसके ऊपर विचार करेंगे जब सवाल आयेंगे। इस मुस्ती के परिणामस्वरूप जो लाभ होगा

चाहिये था वह नहीं हुआ। कई आदमी मर गए। हमारी सरकारी हमारी लालफीता शाही की अधिकारियों की ह्यूमन एलीमेंट की इस गलती की वजह से कि उन्होंने वह रिपोर्ट जल्दी नहीं देखी वह रिपोर्ट देखकर कार्य नहीं किया इसकी वजह से, ह्यूमन एरर की वजह से कई लोग मर गए। इस ह्यूमन एरर को टालरेट नहीं किया जा सकता। कितनी किसी पर उसकी जिम्मेदारी डालकर एक्शन लेना पड़ेगा। जबतक इस तरह की सख्ती नहीं बरतें और अपेक्षा करेंगे कि काम ठीक चले तो यह कमी सम्भव नहीं है।

आपके यहां ट्रेन डिटेन्शन्स होने लगे हैं काफी। यार्ड्स पुरानी ट्रेनों के मान से है अब नई-नई लम्बी-लम्बी ट्रेन हैं शटिंग यार्ड्स उनके मान से नहीं है। इसलिये माल के ढोने में डिले होती है एक दिन का माल दस रोज में पहुंचता है।

उपाध्यक्ष महोदया, गार्ड्स के बारे में भी मैं कहना चाहता हूँ। मुझको वेस्टर्न रेलवे का अनुभव है, दूसरी जगह का नहीं कह सकता। 1952 में 7-8 डब्बे होते थे। एक गार्ड रहता था कंडेक्टर रहता था और लगेज गार्ड था। 1968 में पोजिशन यह है कि केवल गार्ड इन्चार्ज रहता है ट्रांसपोर्ट सेक्सन के लिहाज से। कंडेक्टर कर्मशियल में चला गया गार्ड की तनख्वाह रहती है 205 से 280 और कंडेक्टर की रहती है 250 से 380 यह कर्मशियल का कंडेक्टर इतना ही काम करता है कि यात्रियों को इधर से उधर ठाता है। पहले तीन आदमी ट्रेनों में गार्ड के साथ रहते थे, एक्सीडेंट हो जाय चेत पुलिंग हो जाय तो उसकी मदद करते थे। वह कर्मशियल के अन्दर चला गया उसकी वजह से गार्ड पर जिम्मेदारी बढ़ गई

और आपका भी नुकसान हो रहा है। मैं देहरादून एक्सप्रेस का अनुभव बताता हूँ। कई फर्स्ट क्लास के यात्री चाहते हैं कि हम जाएं लेकिन कोई बताने वाला नहीं रहता। जगह खाली है लेकिन लोग चक्कर लगाते रहते हैं फर्स्ट क्लास का किराया पेमेंट करने को तैयार है यह भी नहीं कि एक सीट खाली हो डिब्बे के डिब्बे खाली रहते हैं लेकिन क्योंकि कन्डक्टर नहीं रहता कोई बताने वाली अथारिटी नहीं रहती उसकी बजह से उनको जगह नहीं मिलती और आपका भी आर्थिक नुकसान बहुत होता है। आप सोचिये आप सौ रुपए बचाते हैं लेकिन दस हजार रुपये का नुकसान करते हैं क्योंकि कोई डाइरेक्शन देने वाला नहीं होता। इससे जो फर्स्ट क्लास से आमदनी हो सकती है वह नहीं होती इसलिये गार्डस की तनख्वाह बढ़ानी होगी और गार्डस के साथ कन्डक्टरर्स की भी व्यवस्था करनी पड़ेगी। देहरादून एक्सप्रेस बम्बई को आता जाता है उसकी एक बोगी में कन्डक्टर रहता है, दूसरी बोगी में कन्डक्टर नहीं रहता। फर्स्ट क्लास में ट्रेवलिंग करने वाला भी सुख की नींद न सो सके तो उससे पैसा लेना बेकार है। यह जरूरी है कि फर्स्ट क्लास की हर बोगी के साथ अटेंडेंट रहना चाहिये जो सही आदमी को आने दे और फालतू आदमियों को निकाल सके। कन्डक्टर, अटेंडेंट न होने की वजह से फर्स्ट क्लास के डिब्बे में चाहे जो आदमी चले जाते हैं। उनकी गुटपुट सुनकर नींद भी उड़ जाती है। भले ही आप किराया बढ़ा दें—यद्यपि आपकी पात्रता नहीं है किराया बढ़ाने की—लेकिन फर्स्ट क्लास में अटेंडेंट दें जिससे उसमें यात्रा करने वाले यात्री आराम से नींद ले सकें और दूसरे दिन का काम आसानी से कर सकें। उसके अभाव में बड़ी तकलीफ होती है।

गत वर्ष संसद-सदस्यों को टाईमटेबिल एक महीने पहले मिल गया था और

उसके 8-10 दिन बाद लिखने पर हिन्दी का मिला। अप्रैल में आपका टाइम-टेबिल निकलता है लेकिन इस साल अभी तक नहीं मिला संसद सदस्यों को। इसके लिए भी क्या लिखना पड़ेगा कि पुनाचा साहब भिजवाइए। यह विभाग की श्रुति है।

बीच के स्टेशन से लिखते हैं एक-एक माह पूर्व, लेकिन आरक्षण नहीं हो पाता। इस से बीच के यात्रियों को बड़ी तकलीफ होती है।

स्पेशल ट्रेन आप चलाते हैं मलों, उत्सवों आदि पर और मई के महीने में जब जब सीजन होता है, लेकिन पहले से मालूम नहीं होता कि गाड़ी कब जाएगी इसलिए जो भी स्पेशल ट्रेन आप चलाने वाले हैं उसके एक महीने पहले निर्णय ले लें और सब स्टेशन्स पर उसके टाइमिंग्स की घोषणा कर दें, उस क्षेत्र के जो पेपर्स हो उन में उसका प्रकाशन कर दें जिससे यात्री लोग उसका लाभ ले सकें यह नहीं करेंगे तो स्पेशल ट्रेन चलाई जायेगी और जो उसको आने-जाने का खर्चा है वह बेकार होगा अगर कार्यक्रम पूर्व प्रकाशित करके गाड़ियां चलाएंगे तो पैसा भी बचेगा और यात्रियों को सुविधा भी मिलेगी। अनेक बार तो ऐसा होता है कि जब ट्रेन बन्द हो जाती तब पता लगता है कि स्पेशल ट्रेन चली थी। अभी उज्जैन में सिंहस्थ का मेला होने वाला है, उसके लिये अगर स्पेशल ट्रेन चलाने का निर्णय न किया हो तो चलाने का निर्णय कीजिए, साथ ही उसकी घोषणा कर दीजिये लोकल पेपर्स में कि किस टाइम पर जायेगी जिससे जनता उसका लाभ ले सके, नहीं तो ट्रेन कन्डक्टर कुछ यात्रियों को, फ्री पास वालों को लेकर चला जायेगा और आपको फायदा नहीं होगा 15 अप्रैल से वह शुरू होने वाला है, इसलिए टाइम-टेबिल समय से घोषित

[श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौगड़िया]
करना चाहिये इस दृष्टि से काम करेंगे तो अच्छा होगा।

रेलवे डिपार्टमेंट से ही लोग विजिलेंस में जात है। दो-तीन साल विजिलेंस में काम करने के बाद वापस रेलवे डिपार्टमेंट आ जात है आप सोचिये कि एक आदमी को जिस डिपार्टमेंट में वह रहता है उस डिपार्टमेंट से विजिलेंस में भर्ज दीजिय जांच करने के लिये उस क्षेत्र में जहां उसे वापस आना है उसे अपने उच्चाधिकारी के खिलाफ भी जांच करनी पड़ सकती है— वह क्या जांच करेगा। इस स्थिति में आवश्यक है कि आप विजिलेंस का सैक्शन अलग करे, उनके प्रमोशन की वहीं व्यवस्था करे उनके इंटर-ट्रांसफर की व्यवस्था करें जहां उसे जांच करनी है वहीं उसे वापस जाना हो और फिर आप उससे अपेक्षा करे कि वह ईमानदारी से जांच कर ले यह हेवनली इम्पॉसिबल है कि इसके बारे में गम्भीरता से विचार करके इसके लिए सेपरेट सैक्शन बनाने की कृपा करें।

जहाँ तक मध्य प्रदेश का सवाल है, आपने बड़ी कृपा की थी कि मध्य प्रदेश भवन में आये थे, उस समय हमने कई सुझाव दिये थे, उसको मैं फिर कहूँ कि दल्ली रजारा और डोडा नोहटा तक गाड़ी चले, राओघाट और बैनाडीला की भी ज्वाइनिंग हो, इन्दौर—दोहद की लाइन और मक्सी—गुना की लाइन चले, उसे ठीक किया जाये और मध्य प्रदेश में जो रिआर्गेनाइजेशन कमिशन ने रिपोर्ट में खास तौर से लिखा है कि यह क्षेत्र यातायात की दृष्टि से ठीक नहीं, इसमें अधिक से अधिक यातायात हो, तो व्यापारिक दृष्टि से उसको आत्म निर्भर बनाने की जरूरी कार्यवाही करें और वहाँ पर अधिक से अधिक गाड़ी चलवाने की कृपा करें।

आपने शान्ति से सुना इसके लिये धन्यवाद और अगर पूरा कर देंगे तो बहुत धन्यवाद, आपका नाम पुनाचा है और मुझे आशा है कि आप इन कामों को पूरा करवाने के लिए पूरा यत्न करेंगे। धन्यवाद।

श्री जगत नारायण (हरियाणा)
मैडेम डिप्टी चेरमैन, मैं पुनाचा साहब का बड़ा मशकूर हूँ, इस बात के लिये मशकूर हूँ कि उनको वजीर वजीर के चिट्ठी लिखी जाती है उनका वह खुद जवाब देते हैं। अक्सर यह देखा जाता है, सिवाय श्री मोरारजी देसाई के दूसरे जितने वजीर साहबान को चिट्ठी लिखते हैं वह अपने हाथ से चिट्ठी का जवाब नहीं देते, उनके पर्सनल असिस्टेंट देते हैं, तो मैं पुनाचा साहब का इसके लिये मशकूर हूँ। मैं एक बात के लिए उनका और मशकूर हूँ। जो आपने रेलवे बोर्ड बनाया हुआ है उसके जो अफसर हैं वे तो बड़े मुतकब्बिर हैं, उनका जो रवैया है वह तो वही पुराना अंग्रेजों के जमाने का शाहाना ठाठ का है लेकिन पुनाचा साहब चाहे जो कोई भी यूनियन का मेम्बर हो उसमें मिलते हैं। इन्होंने तो यहाँ दो यूनियन मंजूर की हुई हैं, एक कम्प्युनिस्टों की और एक काँग्रेस की, और उनके अलावा अगर किसी यूनियन का कोई मेम्बर हो, चाहे वह गार्डम की हों, चाहे कामशियल क्लर्कस की हों, चाहे रेलवे ड्राइवर्स की हों, ये जो बोर्ड के मेम्बर हैं उनको वह सुनने के लिये तैयार नहीं होते हैं, मगर मैं मशकूर हूँ कि पुनाचा साहब ने रात दो बजे हमारे रेलवे कामशियल क्लर्कस यूनियन के सेक्रेटरी को टाइम दिया और उनके ख्यालात को सुना। मैं समझता हूँ कि जो पब्लिक का मिनिस्टर हो उसको तमाम लोगों की बातों को सुनना चाहिये और यह जो एक टाइम कम्पार्टमेंट बना दिया है कि सिवाय दो यूनियनों के और किसी यूनियन से बात करने को तैयार नहीं है यह मैं समझता हूँ कि बड़ी ज्यादाती है। पोस्ट आफिस में जाइये तो वहाँ पर कुछ नहीं तो आठ नौ या दस यूनियन हैं, टेलिफोन की

अलहदा है, थर्ड क्लास की अलहदा है, चप-रामियों की अलहदा है, टेलिग्राफ वालों की अलहदा है, सात आठ यूनियनों हैं मगर रेलवे में सिर्फ दो यूनियनों बनी हुई हैं और उनके अलावा किसी की बात सुनने को तैयार नहीं हैं, अगर कोई सुने तो कहते हैं कि इनकी बात क्यों सुनते हैं। तो मैं बड़े अदब से अर्ज करूंगा कि यह जरूरी नहीं है कि इन दो यूनियनों की बातें ही सुनें। इनको सोचना चाहिये कि दूसरे लोग भी काम करते हैं जिनकी तादाद 20 हजार, 25 हजार या 15 हजार है और अगर वह इन यूनियनों में शामिल नहीं हुये क्योंकि वे उनकी परवाह नहीं करते और अपनी यूनियन बना ली है तो ऐसे जो लोग हैं उनकी आवाज को भी सुनना चाहिये, उनकी आवाज की भी कद्र करनी चाहिये। मुझे खुशी है कि पुनाचा माहव ने कार्मिशियल क्लर्कस की यूनियन के जिम डेपुटेशन को लेकर मैं गया उसको उन्होंने सुना और उन्होंने बड़ा मेहर-बानी की कि 20 तारीख का टाइम उनको दुबारा सुनने के लिए दिया है। मैं सिर्फ इनकी याददाश्त के लिए एक पैराग्राफ यहाँ पढ़ना चाहता हूँ ताकि 20 तारीख को जब यह उनसे बात करें तो इस बात को अपने मद्दे नज़र रखें :—

"I have also come to know that the pay scales and promotion chances of the commercial clerks are very low in comparison to the other categories of the railway departments. While all other categories of the railways just as Station Masters, Office Clerks, Accounts Clerks, Ticket Collectors are granted 55 per cent and over higher graded posts, this is not understood why the Commercial Clerks are granted 45 per cent only. As far as I recollect, in all the Government offices and private enterprises, the sales man and cashiers are always paid better than any other employees, more than what is the justification for not granting the better wages in comparison of the other railway

employees and who the Commercial Clerks in real—the Cashier, Salesmen, Storekeeper, Accountant, Supervisor and Enquiry Clerk, in all for the railways. This is much unfortunate to note that the attitude of the railway administration towards these commercial clerks is most unrealistic and unwarranted, I will urge the Railway Minister to consider the case of these Commercial Clerks and grant them the wages, if not better than other categories, at least par with the others."

ये वे कार्मिशियल क्लर्कस हैं जो कि रेलवे की ग्रामदनी पैदा करते हैं, रेलवे के लिए रुपया पैदा करते हैं और वह रुपया पैदा करके आप फाइनेंस मिनिस्टर के हाथ में देते हैं। ये वे क्लर्कस हैं जिनकी हालत इतनी बुरी है।

अब इसके अलावा मैं दूसरी बातों पर रोशनी डालना चाहता हूँ। मैं वजट के मुताल्लिक कोई बहस नहीं करना चाहता हूँ। वह तो एक्सपर्ट्स का काम है कि ठीक है या नहीं ठीक है यह, मैं तो चाहता हूँ कि कुछ शिकायतें उनके सामने पेश की जायें। सब से ज्यादा शिकायत यह है कि थर्ड क्लास पैसेंजर्स की तरफ त्रिक्कुल ध्यान नहीं दिया जाता। पिछली दफा भी मैंने यह अर्ज किया था और रेलवे मिनिस्टर ने उसका पूरा नोटिस लिया था कि बोगी में लिखा हुआ होता है कि 30 पैसेंजर्स या 40 पैसेंजर्स ट्रेवल कर सकते हैं मगर उस थर्ड क्लास बोगी में 70, 80, 90 या 100 पैसेंजर्स ट्रेवल करते हैं। मुझे यह हैरानी होती है कि अगर 100 पैसेंजर्स 30 आदमियों की बोगी में ट्रेवल करते हैं तो फिर रेलवे को यह घाटा क्यों होता है, इसको क्या वजह है। उन्होंने पिछली दफा यह कहा कि घाटे का वजह यह है कि हमारा जो गुड्स का ट्रेफिक है यह बहुत कम है और इसकी वजह से रेलवे को घाटा पड़ता है। मैं तो यह समझता हूँ कि रेलवे के जरिये से लोग गुड्स भेजना चाहते हैं, उनकी बड़ी ख्वाहिश

[श्री जगत नारायण]

है, मगर उनकी दिक्कत यह है कि उनको रेलवे बैगन्स नहीं मिलते हैं। मुझे पता नहीं कि इसकी क्या वजह है, आया आपके वैगन फ्रंटियर को जा रहे हैं या नहीं जा रहे हैं, मगर मुझे जालंधर में, दिल्ली में और लुधियाना में लोगो ने बताया कि हमें रेलवे बैगंस नहीं मिल रहे हैं। उनकी क्या वजह है, क्यों नहीं मिल रहे हैं इस पर तो हमारे रेलवे मिनिस्टर ही रोशनी डाल सकते हैं, मैं इसके मुताल्लिक रोशनी नहीं डाल सकता, मगर उनकी यह शिकायत है कि हमें अपना माल भेजने के लिये रेलवे बैगंस नहीं मिलती हैं और यही वजह है कि ट्रांसपोर्ट के जरिये माल भेजना पड़ता है। फिर यह भी है कि आज अगर जालंधर से कलकत्ता को बजरिये ट्रक से माल भेजना चाहें तो वह माल तीन दिन में पहुंच जाता है लेकिन अगर रेलवे के जरिये भेजें तो पता नहीं 10 दिन लग जायं, 20 दिन लग जायं, कितने दिन लग जायं, वह माल पहुंचने को नहीं आता है यह उनकी बड़ी भारी शिकायत है। फिर उनकी सबसे ज्यादा शिकायत यह है कि जो रेलवे के बाबू हैं उनको जब तक पैसा न दिया जाय, जब तक उनको नकद नारायण न चढ़ाया जाय, जब तक उनकी सेवा न की जाय, तब तक बैगंस मिलने की बारी नहीं आती है। तो इसकी तरफ भी मिनिस्टर साहब को देखना चाहिये। तो रेलवे से गुड्स भेजने की लोगों की डिमांड है, ऐसा नहीं कि बजरिये रेल वह भेजना नहीं चाहते हैं, भेजना चाहते हैं, मगर उनको बैगंस नहीं मिलती हैं और उनको बड़ी भारी तकलीफ है। फिर इसके साथ-साथ पिलफरेज जो है वह है।

अब, बहुत तरह की बातें हमारे भाइयों ने, चौरडिया साहब ने, कही। उन्होंने कहा कि फर्स्ट क्लास के लिए कंक्ट्रक्टर हो, यह चाहिये, वह चाहिये। ठीक है, मैं समझता हूं कि फर्स्ट क्लास को अमेनिटीज देनी चाहिये,

मगर जो आपकी आमदनी है वह तो थर्ड क्लास से है। जो मैंने कुछ देखा उससे यह है कि 1964-65 में 175 करोड़ रुपये की आमदनी आपको थर्ड क्लास से हुई और 1965-66 में 250 करोड़ रुपये की आमदनी आपको थर्ड क्लास से हुई लेकिन उस के अगेन्स्ट फर्स्ट क्लास पैसेजर्स की सारी आपकी आमदनी 25 करोड़ रुपये हैं, फिर भी आप थर्ड क्लास पैसेजर्स को कोई अमेनिटीज देने को तैयार नहीं हैं, तो फिर आप समझ लीजिये कि आप क्या पब्लिक की सेवा कर सकते हैं। मुझे दूसरे मुल्को में जाने का मौका मिला है, मुझे जापान जाने का मौका मिला, फारमोसा जाने का मौका मिला, थाइलैंड जाने का मौका मिला, मुझे अफगानिस्तान जाने का मौका मिला, मुझे रूस जाने का मौका मिला, वहाँ तमाम ट्रेन में ट्रेवल करने का मौका मिला है, तो मैं यह समझता हूं कि वहाँ थर्ड क्लास के पैसेजर्स को पूरी अमेनिटीज दी जाती है। मगर आप कभी दिल्ली के रेलवे स्टेशन पर एक दिन तशरीफ ले जाइये और वहाँ मैं वजीर साहब से कहूंगा कि वह प्लाईंग मेल में चढ़ने की कोशिश करें। जो उस लाइन पर जाते हैं उनको मालूम है। जरा आप अमृतसर के लिये थर्ड क्लास में चढ़ने की कोशिश कीजिये। वहाँ पर क्या होता है। कुली को एक रुपया देते हैं, वह बक्सा हाथ में पकड़ लेता है और चलती ट्रेन में वह चढ़ता है तब जा कर के मुसाफिर का सामान रखता है और तब जा कर मुसाफिर को प्लाईंग मेल में बैठने की जगह मिलती है। यह हालत है अमृतसर तक पहुंचने के लिये प्लाईंग मेल में जाने की। यह मैंने अपनी आँखों से खुद देखा है। मैंने खुद भी, एम० पी० होते हुए भी, थर्ड क्लास में ट्रेवल करने की कोशिश की है ताकि मैं ये तमाम बातें जान सकू। तो मैं बहुत अदब के साथ उनकी खिदमत में रखना चाहता हूं कि असल आमदनी आपको थर्ड क्लास के पैसेजर्स से है, फर्स्ट क्लास के पैसेजर्स से नहीं है, इसलिये ज्यादातर तो आपको थर्ड क्लास के पैसेजर्स को पूरी गमि-

निटीज देनी चाहिये। लेकिन उनको एमि-
निटीज मिलती नहीं है। हालत यह है कि
बिजली के पखे नहीं चलते हैं, लैम्प नहीं हैं।
आज जो फर्स्ट क्लास के मुसाफ़िरो को एमि-
निटीज देने की कोशिश करते हैं, तो मुझे
एक बात याद आती है जब मैं गाड़ी में ट्रैवल
कर रहा था, उस गाड़ी में लैम्प ही नहीं था,
मेरे साथ दो लेडीज ट्रैवल कर रही थी, एक
और भाई ट्रैवल कर रहे थे। उसमें बिल्कुल
लैम्प नहीं था और सीट के साथ जो पढने के
लिये लैम्प होता था उसका भी कहीं पता नहीं
था। वहाँ तो लकड़ी का एक टुकड़ा लगा हुआ
था। तो सारी बोगी में एक लैम्प नहीं था।
मैंने कन्डक्टर को शिकायत की। उसको किसी
तरह पता लग गया कि कोई एम० पी० ट्रैवल
कर रहा है कहीं यह शिकायत नहीं कर दे
इसलिये पता नहीं कहाँ से वह लैम्प ले आया,
उसने लैम्प लगा दिया। तो आज हालत यह
है कि आपका रेलवे कम्पार्टमेंट्स में न बिजली
है, न लैम्प है। लोगों को आप क्या एमिनिटीज
दे रहे हैं जिसका आप बहुत ज्यादा डिडोरा
पीट रहे हैं। मैं समझता हूँ ऐसे बीमार और
मरीज की तरफ, हमारे रेलवे मिनिस्टर को,
जिसके दिम में दर्द है और जो आप लोगों को
मिलते रहते हैं, ध्यान देना निहायत जरूरी है।
जो यह थर्ड क्लास पैसेन्जर्स है उनको आप
ज्यादा से ज्यादा एमिनिटीज देने की कोशिश
करेंगे। तमाम दुनिया में थर्ड क्लास के पैसेन्जर्स
को एमिनिटीज दी जाती है तो फिर हिन्दु-
स्तान में क्यों न दी जायें जब कि सबसे ज्यादा
फैयर आप उनसे कमाते हैं।

फिर आपने एक नया सिलसिला शुरू
किया है। आपने इकानामिक लाइन्स को
तोड़ने का सिलसिला शुरू कर दिया है। मैं
बहुत ज्यादा दूर तो जाना नहीं चाहता।
मैं आपको अपने यहाँ की भिसाल दूँ। हमारे
यहाँ राहों का एक बहुत बड़ा स्टेशन है।
हमारे केशव कृष्ण जी, अड्डर सेक्रेटरी, भी
राहों के रहने वाले हैं उनको पता होगा।
वहाँ किसी जमाने में मुगलो का राज रहा है।

नवाँ शहर एक तहसील है जालधर की, मगर
नवाँ शहर में पुलिस फोर्स नहीं है। पुलिस
फोर्स नकोदर शहर में है। वहाँ मामूली तौर
पर दस सिपाही रखे हुए हैं नवाँ शहर में जो
कि तहसील है। तो वहाँ पर आप नकोदर
लाइन को बद करना चाहते हैं। मैडम मैं एक
चिट्ठी को इस वक्त नहीं पढ़ूँगा, उसको मैं
मिनिस्टर साहब की खिदमत में रख दूँगा। वहाँ
पर उस लाइन में आपको प्राफिट मिल रहा
है। यह बात नहीं कि प्राफिट नहीं मिल रहा
है। मगर आप उस लाइन को बद कर रहे
हैं। (Time bell rings.) एक बात
मैं आपकी खिदमत में अर्ज करना चाहूँगा
कि जालधर फीरोजपुर डिविजन में सबसे
बड़ा स्टेशन जालधर का है, वहाँ से 9 ब्रांचेज
जाती हैं। जब आपने वहाँ एक नया मिलमिला
शुरू कर दिया है कि पठानकोट से जो गाड़ी
लाए वह बजाय इसके कि जनरल स्टेशन
पर पहुँचे और वहाँ से मुसाफिर ले, अब आपने
वहाँ उनको यह कह दिया है कि जनरल कैट
पर ठहरिये। जनरल कैन्ट गमते में आता है।
उसकी क्या वजह है? जितने मुसाफिर चाहे
अमृतसर से आए, नकोदर से आए, नवाँ शहर
से आए, वह तमाम मुसाफिर वहाँ रह जायेंगे
और वे ट्रेन को कैच नहीं कर सकेंगे। आपको
कोई फर्क नहीं पड़ने वाला है, तीन मील का
फासला है जालधर स्टेशन से जालधर कैन्ट
तक और जालधर स्टेशन से 9 ब्रांचेज निकलती
हैं। इट इज दि विगेस्ट जंकशन इन फीरोजपुर
डिविजन। अगर आप इन सब बातों को
नजरअदाज करेंगे तो मैं समझता हूँ आप
कितनी बड़ी गलती करेंगे और अपने रेवेन्यू
को भी लौस पहुँचायेंगे।

इसके साथ साथ मैडम, मैं दो मिनट-
लूँगा। मैंने तकरीर पढ़ी जो लोक सभा में शायद
डिपुटी मिनिस्टर ने की या स्टेट मिनिस्टर
ने की कि कोई जरूरत महसूस नहीं करते हैं
दिल्ली से अम्बाला तक डबल लाइन ब्याया
कर्नाल। मैं समझता हूँ जो अंग्रेज कर गया वही
आपने करना है, उसके आगे आपने बढ़ना ही

[श्री जगत नारायण]

नहीं है। वह लाइन है जिसमें बहुत भारी तादाद में मुसाफिर लोग सफर करते हैं और निहायत ही अहम लाइन है और आपकी बार्डर की हिफाजत के लिये बहुत जरूरी है। बजाय इसके कि सहारनपुर से अपनी फौजों को ले जायें यह सीधा रास्ता है बार्डर को ले जाने के लिये। लेकिन आपने पिछले बीस साल में और मैं इस हाउस में चार सालों से कह रहा हूँ इस लाइन को डबल कीजिए ताकि आपके बार्डर तक फौज पहुंचाई जा सके कोई सुनवाई नहीं की है स्टेट मिनिस्टर ने कहा कि हम ऐसा करने के लिये तैयार नहीं हैं, यह बयान मैंने अखबारों में पढ़ा है। (Time bell rings.)

मैं एक और बात कहता हूँ, हमेशा कहता आया हूँ। अब चंडीगढ़ एक सेंट्रल सबजेक्ट है। चंडीगढ़ के स्टेशन पर पुनाचा साहब आप तशरीफ ले जाइयें मेरी बहिन आल्वा साहब जाकर देखें वह एक प्लेग स्टेशन है उसकी कोई अहमियत नहीं है और चंडीगढ़ को आपने शो पीप बनाया हुआ है तमाम दुनिया से व्ही० आई० पीज को आप वहां ले जाते हैं लेकिन वहां स्टेशन पर उतरो हालत यह है कि वहां स्टेशन प्लेग स्टेशन से भी बुरा है। बराए मेहरबानी चंडीगढ़ के स्टेशन को अच्छा बनायें ही कोशिश कीजिए और उसको कनेक्ट कीजिए लुधियाने से ताकि वह मन लाइन पर आए।

इन खयालात के साथ मैं आपसे अर्ज करूंगा कि आप उन पर तवज्जह दें और गौर करें और यह डबल लाइन्स बनाने की कोशिश करें, साथ साथ चंडीगढ़ को अच्छा बनाने की कोशिश करें। धन्यवाद।

SHRI NIREN GHOSH: Madam Deputy Chairman, Railways have vital importance and a bearing on the economic health of the country. Yet the Railway Budget is generally not given the importance it deserves. However, in the beginning I would

like to say that our Railway Minister is a nice man, a good man. But I am afraid he is more or less a prisoner in the hands of the bureaucrats who rule the roost. After all, he is a prisoner in the bureaucrats' hands and also the policies pursued by the Cabinet. That policy is detrimental to the interests of the Railways and the public and the country. That is the difficulty.

This Budget has made no new departure from the Railway policy. The performance of the Railways, Madam, is the lowest this year since 1951. In fact, it was 7 per cent. during 1952 and this year it is only 4.02. The performance has perceptibly gone down and what is the stock-in-trade explanation that is offered by all the Ministries? It is that recession has overtaken us. What can they do, as if recession has fallen from the heavens and suddenly gripped them? So they are helpless. But in fact it is not so. It is a recession brought about by the policies of the Government and the policies that they are following in the interest of the big business. So that is the fundamental cause of the recession.

Madam, they would say that the cost of operation has gone up. How? I would like to put this question to the Railway Ministry and I would like Mr. Poonacha to give second thoughts to this problem. The price of coal has gone up by Rs. 5 per ton. Who is responsible for this? Obviously it is the Government of India which is responsible for it. Coal was decontrolled by your Government. The Government of India owns collieries. You should get your coal from your own collieries so that the cost of operation would not go up. But you have decontrolled coal knowing fully well that the colliery magnates would charge higher prices. You have acceded to their pressure. So who is responsible for this high operation cost? I do not know whether you are personally responsible. But surely your Government is responsible for this item.

Even steel has also been decontrolled. You will say Railways mean steel and the price of steel has gone up. But, again, is it not the Government of India who has decontrolled steel and allowed a sufficient margin of profit and accumulation of more and more profits by the steel plants? But steel in our country should have been the cheapest item. But unfortunately you have contributed to the rise in the price of steel also by decontrolling it and handing it over to the steel magnates.

Then there is the question of dieselisation. Even on the indigenous diesel, a higher excise duty has been levied by your Government. Now the Railways come and say 'The price of diesel has gone up'. You are importing diesel and diesel engines. But who devalued the rupee? So the foreign exchange component of your import has gone up. So, having contributed your full share to all the factors that make for the rise in the cost of operations, now you should not come here and say "What can I do? The cost of operation has gone up". It seems to be a vicious circle, a circle created by you. That is the trouble. Now as regards diesel, I should like to say that it has been a national wastage of our money and resources and it has been done to placate foreign interests. You might not be responsible, but your bureaucrats and the Cabinet are certainly responsible. I would like to tell you that in our country, 30 per cent of the traction has been dieselised. But in Japan, it is 2 per cent, in Italy 7 per cent and in France, 13 per cent.

SHRI C. M. POONACHA: In the U.S.S.R., it is 80 per cent.

SHRI NIREN GHOSH: Might be. But they have their own diesel, and they manufacture their own diesel engines also.

SHRI C. M. POONACHA: That is all right.

SHRI NIREN GHOSH: But you do not produce your own diesel; neither

do you produce your own diesel engines. You are importing them. For whose benefit? That is the question. Even your indigenous source of diesel supply is not sufficient. Why have you gone in for dieselisation to this extent that a huge amount of scarce foreign exchange is being wasted in imports? Only certain foreign powers are getting benefits. And what are those diesel engines that you are importing? These are second and third generation diesel engines. Whatever they use are first generation engines. The engines that you are importing are third generation engines. And God knows, how long you will take to produce a diesel engine hundred per cent indigenously in our country. We produce now only the steam locomotives more or less completely indigenously. But having come to self-sufficiency in the matter of production of steam locomotives, you have done away with steam traction. You have gone in for electric traction and diesel traction, and money, technical knowhow, everything has gone to waste, more or less. Why this process? You could have stuck to the steam traction where the resources are abundant. But now enormous profits are going to the foreigners. The World Bank will not give you loan unless you import diesel engines, unless you import diesel oil. That is the crux of the matter. That is how they are looting and that is how this 30 per cent of dieselisation has come. As I said, you might not like it, but it is your bureaucrats sitting there, having collusion with them, and your Cabinet which is becoming more and more subservient to the foreign interests who have brought us to this pass.

Now, the foreign exchange that is spent is Rs. 40 crores. I should say that this is a huge amount. You have no foreign exchange even to guard your rupee. It has gone down, and you are asking for liberal accommodation from I.M.F. and you are praying on bended knees for the re-scheduling of debt payments. Here you are spending Rs. 40 crores annually. The Railways being the first industry in our

[Shri Niren Ghosh]

country should have been self-sufficient by this time, and they should be earning foreign exchange, hard dollar currency. But just the reverse process has taken place. I do not know for how many years you will be going on spending huge amounts of money on spare part, components, diesel engines, electric parts and all these things. And they sell all those obsolete things at higher prices not even at the economic prices.

Then I should say that the administration is top heavy. That is the worst part of it. I do not know why the Railway Board should be kept in existence. It was a British innovation and it should be scuttled. People are becoming Members of the Railway Board without even having technical knowledge of the railways. What do they do here? They have no function whatsoever almost. Yet Rs. 8 crores are spent on this Railway Board, these officials and bureaucrats. It is the Railway Board that governs. I say, Mr. Poonacha does not rule. It is the Railway Board that rules. I say it plainly. That is the tragedy. It is these bureaucrats who rule. You see, in one single year you have recruited only 4,000 persons, but the number of officers recruited is 837. This is your figure. We have compiled it from your report. The Railways are the greatest source of employment. Now that source of employment is gone. But officers are being recruited—837 in a year. This is strange. You do not give in your Budget the breakup of figures as to the amounts of money spent on officers with Rs. 1,000 and above and on those below Rs. 1,000, for the country to realise the cost of operation. You never give those figures.

Then, in many cases junior people are not given promotions. Outsiders, having least knowledge about the railways, are recruited direct to the higher administrative positions. I say, let the Railway Board be scuttled. Let the Railway Minister with the Minister of State and two Deputy Ministers do the co-ordinating work. Let this para-

phernalia be scuttled once for all. They are an obstruction and hindrance and it is only anti-national wastage that they are doing.

Now, suggestions by the staff are scarcely listened to. Generally that is the position. Now, as regards passenger earnings, the air-conditioned class accounts for Rs. 2.6 crores, first class Rs. 17.23 crores, the second class Rs. 7.87 crores and the third class Rs. 203.28 crores. This is your breakup. But have you given us the figures about the cost of production of the air-conditioned coaches, first class and second class coaches and their maintenance and the earnings from those coaches? Why do you hide that? It is because it is a dead loss. It is only the third class coaches that are giving you a return. The others are a dead loss to the Railways. That is why year after year you conceal those figures. My supposition is that all those coaches are a dead loss to the Railways economically.

Then, why do you raise the fare structure? Why don't you double the fares of A.C.C., first class and second class? Increase the fare by 200 per cent or 300 per cent in those higher classes, but please for God's sake, leave the third class alone. But you are not doing that. You are pampering and spending public money on first class and second class, but you are not giving anything to the poor third class passengers who are really bearing the brunt of the burden in the matter of passenger earnings. I know that the goods traffic is the main source of your earnings. But in that also, the Railway officials always follow a policy of discrimination in the matter of allocation of wagons as between big industrialists and the medium and small traders, businessmen and factory-owners. Mr. Parimal Ghosh is a medium industry-owner in his own way. I know that because he comes from our part of the country. He ought to know that hundreds of such owners, i.e. those who operate factories employing 100, 150, 200, 300 or 500 persons, complain that they do not get accommodation facilities. In

the matter of allocation of traffic earnings you discriminate against small and medium businessmen and factory owners and you look to the advantage only of the bigger ones. That is your policy. Though you try to speak about the capitalist class as a whole, actually you look to the interests of only the higher-ups and people at the top. That is actually a fact. I do not know whether Mr. Poonacha is aware of all these things or not but these are all facts and he can enquire for himself and he will find that they are all facts and this is hundred percent true.

Now, with regard to railway accidents, the figure for 1966-67 is 1321. The official statistics are: accidents 1547, trespassing 4456, suicides 318. I wonder how they could place 4000 under the category of trespassing. They trespass there and get killed by the railways. At least that is beyond my comprehension. However, this is the figure that we have. The total number of persons injured in railway premises is 26056. (*Time bell rings.*)

Now I would like to give a piece of advice to the Railway Minister. I do not know whether he will accept it or not. I want to suggest that it is no use carrying on investigations in the time-honoured routine way and trying to fix the blame on some small fries, the driver, the guard, the pointsman or the signaller, and thus dispose of the matter. I should say that for each and every accident that takes place in the railways the General Manager, the headquarter staff and the Railway Board should be made responsible. If you do that, accidents will not occur or they will rarely occur. Accidents take place because their skin is never touched. Actually it is they who are responsible for the running of the railways. It is no use only demanding that the Railway Minister should resign, if there are accidents. I know that he should resign but this permanent staff, the Railway Board, is the real villain of the piece and responsibility should be squarely fixed on them. If their skin is not touched, I dare say that railway

accidents will go on increasing. Actually it is they who are responsible for these accidents and the whole Administration is dependent on them. But nothing is done to them. Suppose a factory is not making profit or is running at a loss. It is the Managing Director or the General Manager who should be caught and asked why the factory is running at a loss. In that way you will be able to deal with the situation effectively. (*Time bell rings.*)

Now I would like to say something about automation. You have given the figure of employment as only 4000. Previously the employment figures were double or even treble this figure, annual employment in the Railways. The Railways used to absorb 15000 to 20000 people. Now it has come down to 4000 only. Why? It is because of automation and electric computers. On the other hand the market is flooded with middle class staff and unemployment is staring them in the face. They find that the biggest single source of employment is being closed to them because of the electric computers having been installed there and more and more computers are going to be installed in more and more railways. Thus there is a lot of foreign exchange being drained giving profits to the American ICT and IEM companies. I do not know what national interest it will serve.

The I should like to say something about the recognition of major unions, the Chittaranjan Union, the Perambur Union or the Varanasi Union. Whatever the major unions, they should be recognised. Chittaranjan is still a prison city like Karanagar. Still Chittaranjan is being treated as a protected place and nobody can enter it; it is a closed township. I do not know under what rules it is treated like that. Then 7 per cent. of the office-bearers of the Union have been suspended. They should be taken in. I think in such a vital production unit you should not go in for more and more trouble. Therefore I should humbly suggest that you should look into it and see that they are taken

[Shri Niren Ghosh]

back and also the issues on account of which that general strike took place should be amicably settled.

Lastly I would suggest that you should have a new labour policy, you should abolish the contract system and you should fix the responsibility on the higher-ups. Also scrap automation. For heaven's sake do not bring in automation in the Railways. In the matter of recognition of Unions a biased policy is being pursued. The Union officials are victimised on political grounds. That is the time-honoured practice of the Railways. But let me tell you that even under the British regime they enjoyed civil liberties, all these civil liberties have been taken away during the Congress regime. I can tell the Minister that during the British regime the railway employees used to enjoy more civil liberties in those matters. All those things have disappeared once and for all under the Congress regime. (*Time bell rings.*)

THE DEPUTY CHAIRMAN: Please wind up.

SHRI NIREN GHOSH: Finally, Madam, make the Railways self-sufficient; make them independent of outside dependence in respect of your machines and equipments or sleepers or other things. As a matter of fact I would suggest like this: Why don't you import complete equipments and complete machineries, 100 per cent. complete? Instead of importing them by stages and making this country a sources of exploitation, a source of perennial exploitation by others, it is better that we import complete equipments and not by stages. We should therefore look at this question from a national angle and try to do something about it.

SHRI E. M. SANGMA (Assam): Madam Deputy Chairman, I am very much grateful to you for giving me time to say something on the Railway Budget discussion. Hon. friends have

said much touching important points in the matter. I therefore do not feel it necessary to go into details of it.

First of all I shall be failing in my duty if I do not congratulate the Railway Minister and his department for placing the details of the activity of the Department in this August House as well as in the other House.

I am glad to note that actions have been and are being taken to improve and accelerate the working of this important public sector organisation in the country. It is no doubt a difficult job for any person to run such an organisation which covers the vast area of the country with a big number of manpower and material strength. It will therefore be natural that there may be loopholes for leakages of revenue income in the department as stated by some hon. Members. But then, there should be an endeavour to seal up such leakages in future creating the atmosphere of national spirit amongst the workers and the people who are availing of the services of the Railway Department. Once again I would like to emphasise that national spirit in thought, word and deed is very much essential to build the country towards prosperity.

I find that the employees of the Railway Department who are of lower cadres, are giving their services to the people in the country in the most strenuous manner. I cannot but respect and honour their services. I therefore sincerely suggest that all necessary measures must be taken to ameliorate their grievances if there be any. This Department is working for the life and property of the country besides providing the means to improve the economy of the entire country as the best of burden. It is therefore of vital importance according to me that the Railwaymen must have the feeling of satisfaction for the responsibilities they are discharging with adequate amenities.

Well Madam, let me say something about certain amenities required to

the passengers. I find that there is no proper arrangement for pure drinking water for the passengers in all classes. During the summer when the weather becomes scorching there is a great need for drinking water inside the trains. But to have such drinking water passengers are to rush to the water taps in various stations for which halting time of the train is not sufficient at all. I therefore suggest that pure drinking water supply system must immediately be arranged in all the passenger compartments. This arrangement will no doubt be of great relief and help to all passengers travelling in all classes. I hope the Railway Minister will kindly take note of this.

The Railway Department is really doing the job of a beast of burden for the country. But to improve its lot it does not confine only in this Department. Side by side, the departments of Food and Agriculture, Industry, etc. must be coming forward to the front line to multiply products. For this I think the various industries in different parts of the country are to be established and agricultural products must be made to come out in bigger quantities or in plenty so that the Railway Department can earn more and give more economic means to the masses. Why it needed me to say this is that whenever there will be a representation from certain parts of the country to extend or build railway lines for the actual need of such areas, the reply may be usually, most sympathetically being considered. With these words of 'most sympathetic consideration' for years together, in certain areas of the country, for instance, the southern bank of the Brahmaputra River in Assam in between Goalpara and Gauhati and the district of Garo Hills are still being devoid of the Railway line facilities.

Once, while addressing the public meeting in Gauhati by our late beloved Prime Minister Shri Nehru, he said that Assam is the land of plenty. At that time our present Prime

Minister was also present. Well, if Assam is the land of plenty, why then, vast areas of Assam like the southern bank of the Brahmaputra river in between Goalpara and Gauhati and the district of Garo Hills are still unfortunate in this particular matter? Is it because the people living in those areas do not produce agricultural products in sufficiently big quantity and there is no natural resources like coal, lime, cement, etc.? The people of these areas have been crying since a pretty long time for railway line in between Goalpara and Gauhati and to Garo Hills coal and limestone areas. In this connection, I would say that the Departments of Industry and Food and Agriculture, etc. must have a special consideration and see that coal and limestone industry is established soon in Garo Hills and the Food and Agriculture Department accelerate their activities more than at present.

In my home district of Garo Hills you will find short staple cotton, chillies and jute grown in plenty and can be transported outside the district or State by train. Thereby the earning of the poor agriculturists could have been raised. And if there would be railway line near about Garo Hills or to inside Garo Hills more things both perishable and non-perishable could have been grown more by the people to improve their economic condition. In the absence of such a facility the people of the Garo Hills District and those living in the southern bank of the Brahmaputra river in between Goalpara and Gauhati, particularly, are being hard hit. They are to pay more to the import-commodities and receive less for their export commodities. Moreover, the Pakistan border district which has lost its market in Pakistan after partition is still more in the wretched and pitiable condition due to the absence of railway line. Therefore one can imagine how economically the people of Garo Hills district in Assam are in the most depressed condition. By the way, surveys were already conducted

[Shri E. M. Sangma]

to have the railway lines from Gauhati to Dudhnai and then to Darrang-giri coal area in Garo Hills and also towards the western part of Garo Hills up to Mahendragunj *via* Phulbari. It became now long forgotten. I therefore now earnestly request the Railway Minister to re-examine this matter and see that there is railway line connection from Jogigopa to Garo Hill coal area at Darrang-giri or Siju and to the western end of Garo Hills putting a permanent road-cum-railway bridge over the Brahmaputra river between Jogigopa and Pancharatna near Goalpara town. The Railway line connecting Jogigopa and Gauhati *via* Goalpara must be of broad gauge. Those railway lines are essential not only from the point of economy of the people but equally or more important from the point of defence against foreign aggression. Hon. friends from Gujarat and Rajasthan also said about such similar importance in the border for broad gauge lines. I remember during the last Chinese aggression in 1962, due to the absence of this railway line both civilians and armed forces had to suffer much. Moreover when I stress more about the B. G. line from Jogigopa to Gauhati *via* Goalpara with a road-cum-railway bridge over the Brahmaputra river, this will serve as an alternative route to Gauhati from the rest of the country even during the high floods in Assam and also for defence etc. I understand that the people of Goalpara and Garo Hills districts submitted a joint memorandum to the Railway Minister during his visit to Goalpara when the Political Conference was being held there. What I have said in this connection today I believe will serve as a reminder to the Minister and I hope his assurance for sympathetic consideration of these matters will come into being with no further delay. Top-most priority must be given to these matters.

Assam as a whole when examined regarding the railway line facilities, appears to have only a small portion

of the share although Assam is the land of plenty and strategically important. Of all the States in India, Assam is the most backward in all respects. I therefore, once again request the Minister kindly to see that a road-cum-railway bridge in between Jogigopa and Pancharatna is constructed soon and the B. G. line is extended to Gauhati from Jogigopa during this Fourth Five Year Plan period. I request him that the 4 P.M. railway line be extended to Darrang-giri coal area from Dudhnai or Krishnai and extended to the western end of Garo Hills district. I hope thereby the economy of the people of Garo Hills and the southern bank of Goalpara, Dhubri and Gauhati Sub-Divisions can be much improved and major industries can be established in Garo Hills district. There is a saying: "Where there is a will there is a way". So if the hon. Railway Minister has a will, he will surely find out a way to implement these proposals very soon. I hope he has the will and will surely take up these proposals.

With these few words I support the Motion.

ARREST OF SHRI RAJNARAIN,
MEMBER, RAJYA SABHA

THE DEPUTY CHAIRMAN: The Chairman has received the following letter:—

"I have the honour to inform you that I have found it my duty, in the exercise of my powers under section 64 of the Criminal Procedure Code, to direct that Shri Rajnarain, Member of the Rajya Sabha, be arrested under section 188 of the Indian Penal Code for violation of prohibitory orders promulgated under section 144, Criminal Procedure Code, at Talkatora Road