

transferred to the High Court. Instead of going through a tortuous, complicated and prolonged legal procedure, we want to avoid litigation so that the remedies which are sought for and the objects which are to be achieved from the tribunal would be achieved quickly by the procedure before the High Court. This is the main intention and the purpose for which this Bill is sought to be introduced. I hope the hon. Member will agree.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill to provide for the abolition of the Companies Tribunal and for matters connected therewith."

The motion was adopted.

SHRI K. V. RAGHUNATHA REDDY: Madam, I introduce the Bill.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now we go to the Budget (Railways), 1967-68 Shri Ruthnaswamy.

THE BUDGET (RAILWAYS) 1967-68—GENERAL DISCUSSION

SHRI M. RUTHNASWAMY (Madras) : Madam Deputy Chairman, those of us who are interested in the Railway Budget must congratulate ourselves that it has at last come up for discussion. The unpunctuality that characterises the running of our railway trains seems to have pursued the presentation of the Railway Budget in our House also. As I turn to the Railway Budget, I wonder why such a good man has produced such a bad budget.

SHRI BHUPESH GUPTA (West Bengal): He is in bad company.

SHRI M. RUTHNASWAMY: I do not want to go to any metaphysical explanation like 'karma' or fate, but I think it is due to the fact that he has inherited this system from

893 RSD—5.

his predecessors. He has been unfortunate enough to produce an unpopular budget, a deficit budget which he tries to cover by raising the rate of passenger fares and freight charges. All this is due to the original sin of the Railway Administration which is the convention by which a large sum of money is to be paid to the General Revenues. This time it is about Rs. 155 crores, in 1967-68. I have been attacking this convention from the time I began to speak on the Railway Budget year after year, and the only reply is that this convention is approved by Parliament and therefore it must be allowed to go through. As a result of this convention the Railway Administration is obliged to pay, whether it makes a profit or not this amount of crores agreed to in the convention, and it is this large amount that has to be paid to the General Revenues that is largely responsible for the sins of omission, the failures of the Railway Administration to give us as good a railway system as the people deserve. All these tears that we have to shed on the Railway Budget is due to this original sin as I have called it. It not only accounts for the rise in our passenger fares and freight charges but is also responsible for the lack of improvements, not enough improvements, in our railway system. For instance, we have not enough double tracks. For the speedy running of our railway trains and for increasing the number of railway trains, double tracks are absolutely necessary. So far, only 15.47 per cent, of our railway mileage has been covered by double tracks. I cannot understand it because a large quantity of rail is lying idle in our steel works at Durgapur and other steel works. I do not see why such a large amount of rails should lie idle when the railway system cries for the rapid increase in double tracks. No new lines are being proposed, whereas year after year I have been proposing that there should be a direct rail connection between the Capital of Andhra Pradesh and its chief port, Vishakhapatnam.

[Shri M. Ruthnaswamy:] Now, as it is, the railway trains have to make a detour going to Vijayawada towards the east and then again going towards the north. It can be more easily done because, as it is, there is a small portion of a railway line which is being constructed from Vishakhapatnam to a village called Bachela or some such name. We have only to cover the distance between Bachela and Warangal to bring about a direct rail connection between Hyderabad and Vishakhapatnam.

I am glad (that the Railway Minister is considering the question of the elimination of a number of unprofitable lines. I hope that he will do a 'Beeching' as it has been called in England where Dr. Beeching eliminated a large number of unprofitable railway lines. But in order to do this, the road system of our country must be vastly improved, especially the village road system. Unless we have a much improved road system, there is no point in eliminating the few railway branch lines that are serving these areas, even though at a loss.

It is true that this year we have not had a large number of railway accidents that was a sad feature of the past years. But then there is that great railway disaster in Assam, that railway disaster which, I think, was due largely to sabotage. And then there is the recent very serious railway accident on the Bangalore Madras route.

Then, another great defect in our Railway system is that there is no real Railway Police which would protect the railway lines and railway property. No doubt there is the Railway Protection Force as it is called, which operates in and around railway stations. But it is a farce rather than a force. We must have, as in England which has had it for nearly 100 years a regular Railway Police which pursue malefactors, evil-doers, on the railway lines attacking persons and property, and also prevent the commission of

such offences. It must have a large force, it must have its own detective section; it must have its own trolleys and men patrolling the lines night and day it must operate as a regular Railway Detective Force. I believe that there is a Committee sitting upon that question and I hope that it will issue its Report soon and that the Government will act on its recommendations as speedily as possible so that this large loss of railway property, this large wastage of railway property may be stemmed through this organisation of a real Railway Police Force. It is only a real Railway Police Force that can attack the problem of ticket-less travelling. It is too great a burden imposed upon our hardworked ticket inspectors to go and detect ticketless travellers, especially in our congested third class passenger carriages.

This is probably the biggest public sector undertaking. Every public sector undertaking must provide a certain quantum of social service, and among social services, housing occupies a very high place. Now, what is the record of the Railway Administration in regard to housing? Only 35 per cent, of the railway staff are now furnished with railway quarters. That very hard-worked body of railway servants, the assistant station masters especially, suffer from this lack of housing. In reply to a question of mine on the subject, I got the answer from the Railway Ministry that out of 20,000 assistant station masters, only 6,000 have been found housing by the Railway Administration.

Methods also, which would improve the efficiency of the running of our trains are not possible because the Railway Administration is not able to find all the money required largely because it has to pay a large sum to that very needy general Government, from which we suffer. Trains might be speeded up, goods delivery might be made more efficient. In Other countries, they have the door-to-door delivery system through the railway service. It is only here that

people have to go and wait at the goods offices for days in order to take delivery of their goods or in order to get a goods wagon. Recently, I had the sad experience of having to go to the goods parcel office two or three days running in order to get delivery of a small parcel which unfortunately had to be sent by goods train. If the Railway Administration could develop the system of door-to-door transport, it would greatly improve the popularity of our railway system, especially among the commercial circles. Specialised wagons also are a feature of any modern efficient railway administration. New form of opening of wagons also might be attempted by the Railway Administration which have the financial resources. And I wonder whether there is any attempt at what is called now the operational research—research in the field, research on the track in order to improve efficiency. I mean research in the field as in the case of the defence system by which the operation of the railway system can be improved. Repetition of the time signal in the cabin of the engine driver is a thing which has been achieved in Western countries. Increasing the number of manned level-crossings is another efficient way of reducing the number of railway accidents. And other modern safety equipments which are so common in modern railway systems might also be attempted by our Railway Administration.

AN HON. MEMBER: No money.

SHRI M. RUTHNASWAMY: Increase in the rolling-stock is another thing that deserves the attention of the Railway Minister. I had a sad experience the last time I left Delhi for Madras. I was booked to travel by the Southern Express. I went to the station at 7.00 and I was told that the train would start an hour later. An hour later, I was told that it would start an hour still later. So, it went on till 12.00 midnight. And what was the reason? The Southern Express which came from Madras was late, it

arrived at <-vu p.m. and the same carriages had to be fitted up for the railway journey from Delhi to Madras. And it takes five hours to refit a railway train after it has done one journey. So, we had to wait there—Miss Mary Naidu and I—those were the two MPs that travelled by that train. We had to wait for five solid hours because we were told that the train would start an hour later; every hour, we were told that it would start an hour later. And so we were kept there for 12 hours and all because there were not enough passenger coaches to fit a new train at 7 o'clock, the time of the departure of the train.

Let me relate another bad experience to which railway travellers are subjected and which Ministers and others who can afford to travel by air do not suffer from. Last time when I came from Madras, on account of the heat I had booked an air-conditioned berth. When I reached the railway station, I was told, quietly and very politely no doubt, that the coach had been cancelled. Fortunately, they were good enough to give me an ordinary first class berth. This is the kind of thing happening not once or twice but frequently, but it does no good to the reputation of our Railway Administration.

DR. B. N. ANTANI (Gujarat): Do they give reason for it?

SHRI M. RUTHNASWAMY: Just "breakdown" is the term, or the air-condition has become "sick".

AN HON. MEMBER: Why not inform the passenger at home?

SHRI M. RUTHNASWAMY: They can. I had given my phone number. But they do not have the time to look at all these things.

Madam, when I look at the details of the provisions of wagons. I find that under the Capital-at-charge account the money spent upon land and building and administration comes to

[Shri M. Ruthnaswamy.]

Rs 125 crores whereas the money spent on rolling stock comes to only Rs. 106 crores. If you take the total assets of the Railways, you find the same disparity. The assets which include land, buildings and track and so on come to Rs. 160 crores whereas the rolling stock comes only to Rs. 107 crores. One would imagine that the tools, by which the venture is operated, are the most important, as important at least as the land and the administration offices and the buildings. This is a great defect, and I think the Railway Minister should see to it that the wagon supply is as good as it ought to be; otherwise our railway administration cannot be efficient. We cannot have our trains giving efficient service.

As I said, I congratulate the Minister on his proposal to cancel a number of unprofitable railway lines, especially the branch lines. But, as I said, this must be done only after making sure that the deficiency of transport is made good by our road system. There should be rapid development of our roads, especially of our village roads. There must be co-ordination between the Railway Department and the general transport department. As roads are the primary concern of our State Governments the Railway Administration should seek the co-operation of the State Governments so that their road system might be developed and the deficiencies in transport caused by the elimination of these unprofitable railway lines might be made good. Therefore, transport must be treated as a whole and not in separate, rigid, compartments divided from each other. It is only then that not only will our Railway Administration be improved but our roads also, and our transport system will be of benefit not only to the people but also to the development of our economy.

अभी अपने पुराने साथी और योग्य मित्र श्री रत्नस्वामी जी का भाषण बड़े ध्यान से सुना। वे हमेशा बैलेंस भाषण देते हैं और योग्यता के साथ बोलते हैं, लेकिन वे मुझे यह कहने के लिए क्षमा करेंगे कि अभी अभी उन्होंने जी कुछ कहा है तथा सुधार के बारे में जी बहुत सी बातें सुनाई हैं और जो आलोचना की है, उन दोनों में परस्पर मेल नहीं पाया जाता है। एक तरफ तो यह कहते हैं कि यह एक कन्वेंशन है कि रेलवे कई करोड़ रुपया सामान्य प्रशासन के लिये देता है अगर उसको अब बन्द किया जाना चाहिये। दूसरी तरफ यह कहते हैं, जितने उन्होंने सुधार बतलाये हैं, जिनमें करोड़ों रुपये का खर्च होगा, वे सभी होना चाहिये। इस तरह की दलाल मेरी समझ में नहीं आती है। सामान्य प्रशासन ने अगर किसी तरह का टैक्स नहीं लग सकता, सामान्य प्रशासन में किसी तरह की विदेशी सहायता नहीं ली जानी चाहिये, तो रेलवे बजट से जनरल बजट में जो 1½ या 1¼ करोड़ रुपया लिया जाता है, उसको बन्द किया जाना चाहिये। लेकिन यह नहीं सोचा जाता है कि अगर यह सब रुपया नहीं होगा, तो वह रुपया आयेगा कहाँ से और उन्होंने जो सुधार बतलाये हैं, वे किस तरह से कार्यान्वित किये जायेंगे? उन्होंने खुद ही कहा है कि 20 हजार असिस्टेंट रेलवे स्टेशन मास्टरों में से केवल 6 हजार के लिये मकान की व्यवस्था है। तो 14 हजार लोगों के लिये मकान बनाने में कितना खर्चा आयेगा, यह बात वे खुद सोच सकते हैं। उन्होंने यह नहीं बतलाया कि रेलवे की आमदनी किस तरह से बढ़ाई जायगी और जो कमी है वह किस तरह से पूरी की जायेगी?

उन्होंने एक बात यह भी कही कि रेलवे मंत्री महोदय एक भले आदमी हैं, अच्छे आदमी हैं, लेकिन उन्होंने जो बजट पेश किया है वह अच्छा नहीं है। मैं यह कहना चाहता

हूँ कि रेलवे मंत्री जी अच्छे हैं इस बात का सर्टिफिकेट तो श्री रत्नस्वामी से ही उनका मिल गया, लेकिन मैं यह कहता हूँ कि उन्होंने जा बजट पेश किया है, वह देश की आजकाल की परिस्थितियों में अच्छे से अच्छा बजट है और इससे बेहतर बजट पेश नहीं किया जा सकता था। रेलवे विभाग किसी वैकुण्ठ या शून्य में अलग से कार्य नहीं करता है और उसकी अर्थ व्यवस्था देश की अर्थ व्यवस्था के साथ सम्बन्ध रखती है और उसका प्रभाव रेलवे विभाग पर भी पड़ता है। हम सभी जानते हैं कि पिछले दो सालों से हमारे देश की अर्थ व्यवस्था पर एक बार नहीं, लगातार तीन चोटें लगी हैं। पहली चोट तो 1965 में भारत-पाक युद्ध के समय लगी जिसकी वजह से देश की अर्थ व्यवस्था को बड़ा धक्का लगा। उसके बाद देश में लगातार दो वर्षों तक लगातार सूखा पड़ता रहा जिसकी वजह से देश की अर्थ व्यवस्था अस्त-व्यस्त हो गई। इसके बाद रुपये का अवमूल्यन हुआ जिसकी वजह से रेलवे की आमदनी पर बड़ा भारी असर पड़ा। इन तीन विपत्तियों के कारण रेलवे की आमदनी पिछले दो वर्षों में घट गई और खर्च बढ़ गया। आमदनी घटने का कारण यह है कि रेलवे को जो गुड्स और ट्रैफिक से आमदनी होती थी वह कम हुई। यह कमी कोई दो, चार करोड़ रुपये की नहीं हुई बल्कि 17 करोड़ रुपये की हुई। जहाँ तक खर्च का सवाल है, एक ही आइटम पर 13 करोड़ रुपये बढ़ गया। गजेंद्रगडकर कमिशन ने जो रिपोर्ट दी है, उसके लिये रेलवे विभाग ने अपने बजट में पहले से ही प्रबन्ध कर लिया है जबकि यह रिपोर्ट अभी हाल ही में मिली है। अगर सरकार इसके लिये प्रबन्ध नहीं करती तो उसके लिये भी रेलवे विभाग की आलोचना की जाती। तो इस तरह के जो खर्च हैं उन्हें पूरा करने के लिये कुछ उपाय करने होंगे।

डा० बी० एन० अन्तनी : आप इधर बैठते तो अच्छा होता।

श्री श्री कृष्णदत्त पालीवाल : मुझे यह कहना है कि जो हमारे मिन पी० एस० पी०, स्वतन्त्र पार्टी और दूसरे लोग हैं उन्हें यहां हमारे साथ कांग्रेस में आ जाना चाहिये।

SHRI NIREN GHOSH (West Bengal): We are sitting in the same House. Why do you worry?

SHRI S. S. MARISWAMY (Madras): The hon. Member must be in our party.

श्री श्री कृष्णदत्त पालीवाल : इस तरह से 31 करोड़ का रेलवे का घाटा है और उस घाटे को पूरा करने के लिये उसको कुछ न कुछ इन्तजाम करना था। वित्त शास्त्र और फाइनेंस का यह पहला सिद्धान्त है कि किसी-भाड़ा और टैक्स तब ही लगाया जाता है जब दूसरे कोई उपाय नहीं रह जाते हैं। मैं कहता हूँ कि माननीय मंत्री जी ने इस सिद्धान्त का सोलह आना पालन किया है और कोई दूसरा उपाय क्या हो सकता था। जहाँ तक खर्च में कमी करने का सवाल है, खर्च की झूलत यह है कि रेलवे को अपनी आमदनी का 63 परसेंट अपने स्टाफ के वेतन पर ही देना पड़ता है। कुल 37 फी सदी बर्न एंड 3 P.M. एक्सपेंसेज में होता है। स्टाफ का वेतन गजेंद्र गडकर की कमेटी की रिपोर्ट की वजह से कम करना कैसे हो सकता था। जो 13 करोड़ रुपये उसे बढ़ाना पड़ा उसमें कोई कमी हो नहीं सकती थी। बर्न एंड एक्सपेंसेज की भी यही बात है। उलटे रटील की कीमत बढ़ जाने की वजह से 70 लाख रुपये अधिक खर्च करना पड़ेगा। कमी की कोई गुंजाइश नहीं थी। इस तरह से यह जो 31 करोड़ का घाटा हुआ है, वह खर्च में कमी करने से, स्टाफ में कमी करने से, वेतन के खर्च में कमी करने से पूरा नहीं हो सकता था, असंभव था।

मैं मानता हूँ कि हमारे देश में जितना स्टाफ काम कर रहा है वह जापान के मुकाबिले में, अमेरिका के मुकाबिले में और ब्रिटेन

[श्री श्रीकृष्ण दत्त पालीवाल]

के मुकाबले में बहुत ज्यादा है। उसकी तादाद साढ़े 13 लाख है जबकि इतनी ही बड़ी रेलवे लाइन और इतने ही पैसंजर्स के लिये यूनाइटेड किंगडम में साढ़े पांच लाख आदमियों से अच्छी तरह से काम चल रहा है। लेकिन इस आलोचना को करते वक्त हमें इस बात का भी ध्यान रखना चाहिये कि यह जो हमारे स्टाफ में ज्यादाती है, वह परम्परागत है और परम्परागत चीजों को आसानी से एक दिन में दूर नहीं किया जा सकता। रेलवे प्रशासन की नीति यही है कि खर्च में पूरी ताकत के साथ ज्यादा से ज्यादा कमी करें और उन्होंने स्टाफ के खर्च को बढ़ने से रोकने के लिये आगे के लिये भरती को बन्द करने के भी आदेश दे दिये हैं। उन आदेशों को देने के साथ साथ इस बात की भी कीशिश की जा रही है कि उनका युटिलाइजेशन (उपयोग) दूसरे प्रोडक्टिव (उत्पादक) कामों में किया जाय जिससे खर्च में कमी हो।

तो वह दोनों उपाय हमारे सामने थे नहीं सिवाय इसके कि हम भाड़े और किराये को बढ़ाते। यही दो उपाय रह गये थे और इन दोनों उपायों को भी करने में कुछ मुशकिलें सामने आती थीं और आई हमारे सामने एक टेम्पटेशन, एक प्रलोभन यह भी बहुत बड़ा था कि 31 करोड़ की जो कमी है उसको हमने गुड्स ट्रेफिक पर जितना भाड़ा बढ़ाया है उसको दो गुना बढ़ा कर के हम पूरा कर सकते थे। यह सही है कि जो दूसरा सिद्धान्त है रेलवे अर्थ शास्त्र में वह यह है कि जो किराया लिया जाता है, जो भाड़ा लिया जाता है, वह कास्ट आफ सर्विस एण्ड व्हाट दि ट्रेफिक कैन बियर, इन दो सिद्धान्तों पर लिया जाता है। तो जाहिर है कि भाड़ों में व्हाट दि ट्रेफिक कैन बियर, इस सिद्धान्त से हम काम ले सकते थे। उसके माने यह है कि ज्यादा से

ज्यादा जितना लिया जा सके, जितना लोग दे सकें, उतना लिया जाना चाहिये जो एक कार्मिशियल कनसर्न के प्राफिट मोटिव में एक बात होती है। लेकिन यह हमने नहीं किया। क्यों नहीं किया, क्योंकि हम जानते हैं कि माल पर जो भाड़ा बढ़ जाता है उसका सीधा और तत्काल असर पड़ता है कीमत बढ़ने के ऊपर। इसलिये हमने वह पूरा नहीं बढ़ाया, लेकिन किराये के बढ़ाने की सहायता भी हमने ली और किराया बढ़ाने की सहायता में हमने यह सोचा कि किराये को अगर हम बढ़ाते हैं तो किराया बढ़ाने की एक सीमा है, एक हद है, उसका दायरा बहुत छोटा होता है। इस लिये हमने दोनों से काम लिया, दोनों को बराबर बढ़ाया। जो करीब 38 करोड़ किराया भाड़ा बढ़ने से आमदनी होगी, वह 19 करोड़ भाड़ा बढ़ने से होगी और 19 करोड़ किराया बढ़ने से होगी। इसमें हमने अर्थ शास्त्र का तीसरा सिद्धान्त लगा दिया कि किराया और भाड़ा जो बढ़ाया जाय उसका जनता पर कम से कम असर पड़े और उसको कोई हानि न पहुंचे। तो जनता की भलाई का ध्यान हमने किराया और भाड़ा दोनों को बढ़ाने में रखा है और दोनों का खयाल करके हमने यह सब किया। भाड़े में हमने यह किया कि जो सप्लीमेंटरी चार्ज था, पूरक चार्ज था, 3 फीसदी उसको बढ़ा कर के हमने 6 फीसदी कर दिया है। उससे केवल 15 करोड़ रुपये की हमें आमदनी होगी। अब कोयले को ले लीजिये। कोयले की कीमत बढ़ गई है 81 फीसदी या उस से ज्यादा। यह होते हुये भी 515 किलोमीटर तक कोयले का जो ढोना होता था, उसका जो किराया लिया जाता था उसमें ढोने का खर्चा भी पूरा नहीं होता था, कास्ट आफ सर्विस भी उसमें पूरा नहीं पड़ता था। इस लिये उतने पर हमने भाड़ा बढ़ाया है और उसमें हमें सिर्फ साढ़े चार करोड़ रुपए की आमदनी होगी।

इसी तरह से हमने रैशनेलाइजेशन किया बैगन्स का। जो बैगन आधे भरे हुये होते हैं, पूरे भरे हुये नहीं होते हैं, उनका किराया कम था और उनका किराया हमने बढ़ा दिया है। इसका नतीजा यह होगा कि दो करोड़ रुपये हमें और मिलेंगे इसी तरह से मैगनीज और आयरन और पर हमने थोड़ा सा किराया बढ़ाया है क्योंकि उनकी भी कीमत बढ़ गई है। उससे हमें मिलेगा डेढ़ करोड़ रुपये। इस तरह से कोई 23 करोड़ के करीब किराया बढ़ता है साल भर में। लेकिन चूंकि 15 जून के बाद साढ़े नौ महीने रह जायेंगे। तो हमें आमदनी 19 करोड़ के करीब ही होगी। यह जो हमारी आमदनी हुई हमारा भाड़ा बढ़ने से। किराये में भी हमने यही किया है।

यह कहा जाता है कि थर्ड क्लास पर किराया नहीं बढ़ाया जाना चाहिये था। थर्ड क्लास पैसेजर्स से हम सब की साहनुभूति है। मैं तो विश्वास कर नहीं सकता कि हममें से कोई ऐसा है जो थर्ड क्लास के पैसेजर्स से सहानुभूति न रखता हो। लेकिन देखना यह है कि हमने कितना बढ़ाया है और कहां बढ़ाया है। सच बात यह थी कि जो मुसाफिर थर्ड क्लास में चलते थे उनकी कोस्ट आफ सर्विस भी पूरी नहीं पड़ती थी। खास तौर पर 50 किलोमीटर तक सफर करने वाले थर्ड क्लास वालों पर स्पेशल लो रेट रखा गया था और अब वह रेट नहीं रखा जा सकता है। इसलिये अब हमने इतना किराया बढ़ा दिया है जिससे उनपर भार न पड़े और हमारी आमदनी भी बढ़ जाये। यह सही है कि पांच किलो मीटर पर 10 पैसे के 15 पैसे कर दिये गये हैं। लेकिन यह बात भी साफ है कि एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन का फासला आम तौर पर हमारे देश में करीब-करीब पांच, छः मील का होता है। पांच-छः मील बारह तेरह किलोमीटर के करीब होते हैं तो पांच किलो मीटर तक दस के पन्द्रह

पैसे किये गये और वह उनपर नहीं बढ़ेगा जो सबरबन ट्रेन्स से सफर करते हैं। यह कहा जायेगा कि सबरबन ट्रेन्स के मुसाफिरों को यह इफैक्ट करेगा। लेकिन सबरबन ट्रेन्स में यह कर दिया गया है कि उनको तो सीजन टिकट ज्यादातर मिलता है और सीजन टिकट जो होता है वह बैसे ही बहुत कम का होता है और उस पर सिर्फ थोड़ा सा किराया बढ़ाया गया है। उसकी एक लिमिट कर दी गई है कि महीने भर में एक रुपये से ज्यादा न बढ़े। इस तरह से इन सब बातों का हमने खयाल किया है। अगर यह कहा जाय कि हमने फर्स्ट क्लास, सैकन्ड क्लास और एयरकंडीशंड वालों पर किराया नहीं बढ़ाया है, तो यह गलत है, हमने उन पर भी बढ़ाया है। उनपर भी 15 फी सदी किराया बढ़ता है। तो इन सब को ले कर के हमारी 38 करोड़ की आमदनी होगी और उसमें से 31 करोड़ का जो घाटा है उसको पूरा करने में लगगा और 6 करोड़ जनरल फाइनैन्सेज में जायेगा जनरल फाइनैन्स की हालत इस वक्त यह है कि कम से कम जो 115 करोड़ होना चाहिये वह इस समय कुल 99 करोड़ है। 16 करोड़ की कमी थी।

6 करोड़ बढ़ा देने से 105 करोड़ होगी और नतीजा यह होगा कि 10 करोड़ की कमी अभी भी है। इसलिये यह खयाल रखा गया है कि कम से कम किराया बढ़ाया गया है, कम से कम टैक्स लगाये गए हैं।

सरप्लस जो हैं, बचत है। वह 1 करोड़ 28 लाख की है, बराए नाम है। इसलिये यह किसी भी तरह नहीं कहा जा सकता कि जो किराया बढ़ाया गया है, जो भाड़ा बढ़ाया गया है उसमें जनहित का, देश की आवश्यकता-

[श्री श्रीकृष्ण दत्त पालीवाल]

ताओं का ध्यान नहीं रखा गया है। मंत्री महोदय स्वयं इस बात को मानते हैं और जानते हैं कि जो बजट बना है वह अभी अनुमान है और अनुमान वास्तविकता के आधार पर नहीं बन सके हैं क्योंकि सारा हिसाब जुलाई में बन पायेगा, जुलाई में ही हिसाब आ पाएगा कि वास्तव में कितनी आमदनी हुई और कितना खर्च हुआ। जैसा मैंने बताया कोई ज्यादाती नहीं की गई है, जिन पर बढ़ाया जा सकता था उन्हीं पर बढ़ाया गया है और कम से कम बढ़ाया गया है। मैं मंत्री महोदय को कुछ रचनात्मक सुझाव देना चाहता हूँ। वह स्वयं समझते हैं कि सम्भावना है कि जितने घाटे के लिये प्रोवाइड किया है उससे कहीं ज्यादा हो सकता है। उसके इन्तजाम की बात हमें सोचनी चाहिये। वह इन्तजाम कुछ सुधार करने से ही हो सकता है। सुधारों के सम्बन्ध में पहला सुझाव तो मैं यह दूंगा अपने आगरे के बारे में जिसके बारे में डर है उधर के सावियों को...

श्री निरंजन वर्मा (मध्य प्रदेश) : डर विलकुल नहीं है, प्रेम है।

श्री श्रीकृष्णदत्त पालीवाल : जिनको प्रेम है उनसे नहीं कहना है, जिनको डर है उनसे कहना है। माननीया उपसभापति जी, इतना निवेदन कर दूँ कि आगरा एक अभाग्य शहर है। एक समय था कि आगरा इस देश की राजधानी थी, एक समय था जब आगरे की पापुलेशन संसार में सबसे बड़ी थी—मैं हिस्टोरिकल फ़ैक्ट्स बता रहा हूँ—एक समय था जब वह भारत के इंटरनेशनल कामर्स का सेंटर था। उसके बाद जब बुरे दिन आने शुरू हुए तो आगरा प्राविस था—अवध तो बाद में आया—आगरा उस प्राविस की कैपिटल था। इस समय भी आगरा टूरिज्म का सबसे बड़ा सेंटर है क्योंकि वहां ताज है।

श्री प्रकाश नारायण सप्रू (उत्तर प्रदेश) : फतहपुर सीकरी है।

श्री श्रीकृष्ण दत्त पालीवाल : फतहपुर सीकरी है, और पचास चीजें हैं, सप्रू साहब ने तो देखी होंगी। लेकिन आज आगरे से यू० पी० की कैपिटल, लखनऊ को कोई डाइरेक्ट ट्रेन नहीं है। इस बारे में बार बार कहा गया है। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि डाइरेक्ट ट्रेन देना जब तक असम्भव हो तब तक दो स्लीपिंग कोचिंग और दो फर्स्ट क्लास लगा दिये जाएं तो इस वक्त की आवश्यकता पूरी हो सकती है और आपकी आमदनी भी बढ़ सकती है।

दूसरी चीज यह है कि इसी तरह से आगरे से बीकानेर के लिये कोई डाइरेक्ट ट्रेन नहीं है और कलकत्ते से बहुत से मुसाफिर, खासकर मारवाड़ी, आते हैं लेकिन बीकानेर जाने के लिये आगरे के जरिये डाइरेक्ट ट्रेन न होने के कारण वे टूंडले से दिल्ली जाते हैं और फिर दिल्ली से बीकानेर जाते हैं, उन्हें तकलीफ होती है, आगरे की लाइन को नुकसान पहुंचता है। इसलिये आगरा-बीकानेर की एक डाइरेक्ट लाइन बढ़ानी चाहिये।

तीसरी बात आगरे के बारे में यह कहूंगा कि आगरे में—इतनी इम्पारटेंट जगह होते हुए भी, 6-7 स्टेशन होते हुए भी—एक सेन्ट्रल स्टेशन नहीं है। 1937 में सेन्ट्रल स्टेशन बनाने का विचार हुआ था। जिस कमेटी में विचार हुआ था उसमें सूबा कांसेस कमेटी के सदर की हैसियत से मैं भी सदस्य था और वहां यह तय किया था कि बनाया जाये लेकिन आज तक नहीं बनाया गया है। एक युग तो बड़ा समय होता है, 30 बरस हो गये, अब तक तो बन ही जाना चाहिये था और अब बनाया ही जाना चाहिये। रेलवे की एकाउन्टेन्सी के लिये जैसा नुस्खा ब्रिटेन में अपनाया गया वही यहां पर भी लागू करना

चाहिये जिससे यह पता चल सके कि पर पैसिजर पर किलोमीटर कास्ट आफ सर्विस क्या है, पर टन पर किलोमीटर भाल होने का खर्चा क्या है, हमारा जो खर्च हो रहा है और आमदनी हो रही है वह एंजिनिस्टली हो रही है या नहीं हो रही है। जब तक ये प्रांकड़े रेलवे मंत्रालय के पास नहीं होंगे और हम लोगों को नहीं मालूम होंगे तब तक हम कोई एक्टिव राय कायम नहीं कर सकते कि रेलवे का प्रशासन इकानोमिकली चल रहा है या उसमें घाटा हो रहा है या अन-इकानोमिकल लाइन्स पर चल रहा है।

इन सब बातों के अलावा कुछ छोटी-छोटी बातें भी हैं। जैसे, तीसरे दर्जे के यात्रियों की सुख सुविधायें बढ़ाना। अभी तक पीने का ठंडा पानी न मिलने की कई स्टेशनों पर शिकायत है। खाने की शिकायत तो सब जगह है। दिल्ली से मद्रास जाने वाले लोग कहते हैं कि डाइनिंग कार में भी खाना नहीं मिलता। मैं जानता हूँ कि दिल्ली से लखनऊ जो एक्सप्रेस गाड़ी जाती है, वह साढ़े पांच बजे कामपुर पहुँचती है। कामपुर जैसे स्टेशन पर चाय भी पीने को नहीं मिलती। जबसे प्रशासन ने कैटरिंग का इन्तजाम अपने हाथ में लिया है तबसे उसमें कमी हुई है, अच्छा और मिलावट से बरा खाना नहीं मिलता। पहले जो प्राइवेट लोग करते थे वह खाना भी बेहतर देते थे, अपना मुनाफा भी कमाते थे, लेकिन हमारे यहां इस वक्त यह हालत है। इसको सुधारने की आवश्यकता है।

मैं रेलस्वामी जी की बात की तरफ भी ध्यान दिलाना चाहता हूँ। मैं ऐसा नहीं समझता कि रेलवे की सीक्योरिटी फोर्स बहुत कम है, लेकिन फिर भी उनकी विजिलेंस अछूरी है—कारण कुछ भी हो। इतनी पिल्फरिंग होती है, इतनी चोरी होती है, इलेक्ट्रिकल, मैकेनिकल, सिविल—

तीनों लाइनों में की अगर उसको रोक जाय तो करोड़ों रुपये बच सकते हैं। इसके अलावा टिकटलेस टूर्वालिग थर्ड क्लास में या किना भाँ बलान में जो होता है उसको रोक दें तो सरकारी प्रांकड़ों के अनुसार, 10 करोड़ रुपये साल की आमदनी और हो सकती है। मैं आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय इन रचनात्मक मुझावों की तरफ ध्यान देंगे और रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन को इम्प्रूव करके अगले साल जो बजट लाएंगे उसमें नमूना पेश करेंगे कि हमारे देश का रेलवे प्रशासन जो है वह मुझारों में किसी देश से पीछे नहीं है।

SHRI MULKA GOVINDA RI (Mysore): Madam Deputy Chairman, I am sorry that I cannot congratulate the Railway Minister for the Budget that he has presented before us 101 these two reasons, that he has imposed again new taxes in the form of increased railway fares and in the form of increase in the freight charges. If we look at the Railway Budget, it is an economic indicator partially. This year's Budget with a shortfall in tonnage indicates a mild economic recession. We are all aware that because of the dieselisation and electrification, the coal that is consumed by the Railways will be lesser and therefore, the movement of coal will be reduced, thus creating larger wagon capacity. In spite of this, in spite of the recession the Minister wants to levy those charges. The freight increase will hamper production. Already the prices are spiralling, and instead of maintaining the price level, this will increase further the already increased prices, and the increase in the fares is also going to be a heavy burden on the passengers with limited incomes. Now I most of the Government servants will be agitating for increased dearness allowance, and they will be justified. There is already the heavy taxation that has been imposed on by the Fin-

[Shri Mulka Govinda Reddy.]

ance Minister, and it has become very difficult for the people to bear these heavy taxes. The Minister has said that otherwise there will be a deficit of Rs. 80 crores and that in order to fill up the gap he has resorted to increasing the railway fares. And he expects by this increase about Rs. 24 crores per annum. And by increase in the freight rates he expects about Rs. 23 crores. So this Rs. 47 crores he wants to collect from the passengers and from the users of the railways who send their goods to be transported by railways. Before the Railway Minister thought of imposing these burdens on the ordinary people, he should have thought of ways and means to effect economy in the railways. In the Railway Board there were formerly only four Members, now the number has multiplied. For every Member there is an Additional Member, say, for Transportation and also for other departments. Likewise, in the Zonal offices, in addition to the General Manager there is an Additional General Manager, an Assistant Additional General Manager, so much so they have implemented the Law of Parkinson. The officer cadre strength has not reduced on the other hand has increased. Whenever economy has to be effected, the axe immediately falls on the lower strata. It is true that there are fourteen lakhs of people working in the railways; the proportion may be very high in India; it may or may not be so in other railways in other countries. But this is a legacy which we have inherited. There should not be any retrenchment on the other hand, if there is to be economy at the lowest level of the staff, then they should be provided with alternative jobs, in the railway workshops etc. What I would like the Minister to consider is that he should bring about economy in the officer cadre, where there will be a large saving. Before doing that he has come to us with these proposals. He could also bring about economy in the operational cost of the railways if there is proper scrutiny

and adequate efficiency in the management of the railways. More economy could be brought about, which would not have necessitated him to increase the fare and freight rates. Many wagons are lying idle today; there is no proper co-ordination. He said that they could not utilise some of the wagons that were available today. But if there was proper co-ordination this would not have happened. There will be some slump period now and then, but it should not be so. Madam Deputy Chairman, another factor which I would like them to take into consideration is this. Because of the large imports of foodgrains and because of the present drought conditions there is now an additional movement of foodgrains by our railways. This is not a permanent feature. So the hon. Minister should take care to see that, after some time, when the imports of foodgrains will not be allowed to come into India, when the present rate of movement of foodgrains will have become very much less, that larger capacity for movement of other goods is released. He has complained that there is competition from road transport. Yes, it is true that by road transport there will be quicker movement and no pilferage, and the proprietors or the concerns which are running these road transport services will be held responsible if there is any pilferage. But in these railways so much pilferage takes place and there is so much delay in moving goods from one place to another. So the businessmen will naturally lose confidence in the efficiency and efficacy of railway transport. Therefore, it should be the duty of the railway administration to speed up the railways, both passenger trains as well as goods trains. Obviously, there are bottlenecks. I realise; if the movement is to be made in one sector by broad-gauge, and in the other sector by metre-gauge, there will be bottlenecks at the junctions. So if there is one uniform system in this country, there will be quicker movement of goods; quicker movement of passengers, and it would have helped

the economic development of the country. Yes, it may be difficult for the Railway Ministry to do it in one single year. But they should have a phased programme put through over a period of five years or ten years, at the end of which period the entire railway system in India becomes one uniform gauge, that is broad-gauge. If you look at the map of the Railways, you will see that in northern India most of the areas are connected with broad-gauge railways and, therefore, there is quicker movement and quicker economic development in those areas, and if you look at the map in the south, you will find that there most of the cities or areas are connected with metre-gauge and, therefore, the rate of economic growth is very slow there and no big industries are coming up.

SHRI SHEEL BHADRA YAJEE (Bihar): Bangalore is connected by all gauges.

SHRI MULKA GOVINDA REDDY: Yes, South India is connected mostly by metre-gauge, and in some places by narrow-gauge. Now I am pleading for all, whether it is Bihar or Mysore or any other. Wherever there is metre-gauge or narrow-gauge, the entire system should be converted into broad-gauge through a phased programme.

DR. B. N. ANTANI: That used to be the policy once announced.

SHRI MULKA GOVINDA REDDY: So in this speech of the Railway Minister we do not find that there is any phased programme for converting the metre-gauge into broad-gauge.

Therefore, I would urge that the Railway Ministry should make every effort to see that the metre-gauge system is converted into broad-gauge. Here I may add that there is a narrow-gauge line from Bangalore to

Kolar. I do not agree with the learned professor that there are some uneconomic railway sectors which should be disposed of or demolished.

SHRI AKBAR ALI KHAN (Andhra Pradesh): He said they may be disposed of after providing adequate transport by other means.

SHRI MULKA GOVINDA REDDY: Even if you provide road transport in an adequate manner it is not proper to demolish the railway system that is already there and I would say that instead of having the narrow-gauge line if it is made a broad-gauge line then it would quicken the progress and economic development of that area.

Madam Deputy Chairman, I feel that there is no perspective or prospective planning with regard to the laying of railway lines in India. Such planning is very necessary in many respects. For example in the South so many important dams have now been completed. The Nagarjunasagar dam in Andhra Pradesh has had its first stage almost completed. Of course for the second stage it will take some time to get completed. Then there is the Tungabhadra project which has been completed. When the Tungabhadra Dam was completed, since there was no proper planning done, much of the water available was not utilised and some 900,000 acres of land which should have been cultivated by utilising the irrigation water, were not cultivated. All that water could not be utilised and that land was not brought under cultivation because they had not taken proper steps to level up that land and to dig the necessary channels. Therefore even though the irrigation potential was created it was not fully utilised. Similarly if railway capacity is created, if there is no coordinated planning, it will not be utilised. Whenever we ask for a new railway line the Railway Ministry, the bureaucrats there, have a set formula. They have some statistics which are sometimes cooked up in the Railway Board's office. They say that

[Shri Mulka Govinda Reddy.] the proposed line is not economical. Madam Deputy Chairman, for the last 40 years or so we have been saying that Chitardurg and Raidurga should be connected. Now, Raidurga is at one end and Chitardurg is at the other. The line to Raidurga comes from Bellary and stops at that place. If these two places are connected then the trade and commerce of that area which is usually with Andhra Pradesh, would have gone up. The authorities do not take into consideration the new developments that have taken place, particularly after Nagarjunasagar and Tungabhadra dams have come into being. After this a lot of foodgrains, especially rice, should have been transported by these railway lines if only they had been constructed. Therefore, I urge that while taking into consideration the question of laying new lines this aspect of the matter should be taken into account. The future development of that area and the effect these lines will have should be taken into account. Some of these areas are chronic famine-stricken areas. For example, the area Chitardurg-Raidurga is a chronically famine-stricken area. Famine stares at the people of this area. If a railway is constructed it will provide relief work for nearly four to five years for the people of that area and it will also facilitate the movement of foodgrains and other commodities from that area to the other areas in Andhra Pradesh.

Madam Deputy Chairman, we have already approved of it and lines are being laid for the Poona-Miraj route. There is a broad gauge system from Guntakal to Hospet and now iron ore is being moved from Hospet to Madras via Guntakal. If Hospet is connected to Marmugao Port and Hubli by a broad gauge line then the movements would be quicker and the transport also would be cheaper. So, I would urge that instead of stopping at Miraj on the one side and Hospet on the other, these two places should be linked up by means of a broad gauge line. The metre gauge line should be converted into a broad gauge line.

From Bombay it takes a hell of a time to come to Bangalore and from Hyderabad it takes more time to come to Bangalore. If the present metre gauge system is converted into a broad gauge system then it will help the people living in Bangalore, Bombay and Hyderabad. I would also urge that from Bangalore to Guntakal on one side and from Bangalore to Hubli via Harihar on the other the lines should be converted into broad gauge lines at the earliest possible time.

Karwar, as you may know, Madam Deputy Chairman, is a major port of Mysore. It is a natural port. But the Shipping Ministry says that as there are no rail connections it is not possible for them to have a major port in Karwar. The Railway Ministry on the other hand will say in their turn that as there is no port now there is no need for laying a railway line to Karwar from Hubli. If this line is laid then the movement of iron ore and manganese ore to Karwar port will be facilitated and it will also work out cheaper.

There are some other railway lines the surveys for which were undertaken some time back, but the laying of those lines has not yet been undertaken by the Government. For example there is the line from Satyaman-galam to Chama-rajnagar and from Hubli to Karwar and also from Kadur to Sakalespur. The progress on the railway line from Mangalore to Hasan is very slow. Time and again we have urged that instead of laying a metre gauge on this very important ore-carrying railway route a broad gauge system should be taken up. If you lay a metre gauge line today and after some time you want to convert it then it will unnecessarily cost the Railways much more than what it would have cost them if a broad gauge line was laid in the first instance itself. I would, therefore, request the hon. Minister to examine whether it will not be possible to have a broad gauge line right now. This work should be expedited.

The Salem-Bangalore line is not yet completed. The Ministry should look into this matter and early steps should be taken to complete this work.

Madam Deputy Chairman, the amenities that are provided for the third class passengers are not at all commensurate with the income that the Railways derive from these third class passengers. More than two-thirds of the income is derived from the third class passengers. But the amenities given to the third class passengers are not at all sufficient. Overcrowding is going on in the compartments. The bathrooms are not kept clean. In many compartments there are no electric fans. Even the compartments are not kept clean. It is nauseating to travel in third class today. The Ministry should take care to see that the third class passengers get proper amenities for the money that they pay. The time has come when we should do away with these divisions like the air-conditioned class, first class, second class and third class. There should be only one class and when there is only one class then all the necessary amenities would be provided for the passengers travelling by our railway trains. Because there are now these different divisions the prominent people who travel by the air-conditioned or first class compartments think that everything is all right with our Railways and so the needs of the third class passengers are neglected.

Madam Deputy Chairman, the last thing I would like to say is this. The Gajendragadkar Commission has submitted its Report. If we accept the recommendations of the Gajendragadkar Commission not only the Railway employees but the employees of the Central Government also will be hard hit. Instead of neutralising the rise in the cost of living this will aggravate the situation and this will reduce the income that the employees will be getting because of the rise in prices. So the Government should not accept the recommendations. They may be referred to the Joint Council which is presided over by the Cabinet Secretary.

Even the recommendations of the Das Commission were much better than the recommendations of the Gajendragadkar Commission. I am sure that if the Government themselves take the initiative in saying that they are not accepting these recommendations straightway and that they are going to refer the matter to the Joint Council presided over by the Cabinet Secretary, the matters will smoothen themselves. Otherwise the Railway employees as well as the Central Government employees will not accept these recommendations. I therefore urge that the Government should take a sympathetic view of the matter and wherever economy is to be effected it should be effected in the higher ranks and not in the lower ranks.

हमारी मनिबेन बलभभाई पटेल (गुजरात) : उसभाषति जी अभी एक सदस्य ने कहा कि रेलवे में जो फर्स्ट, सेकेंड और एयर कंडीशन्स दर्जे हैं उन्हें समाप्त कर दिया जाना चाहिये। बोलना तो बहुत आसान है लेकिन जो लोग इस तरह की बात करते हैं उनमें से कितने ऐसे हैं जो फर्स्ट क्लास में नहीं जाते हैं और सेकेंड क्लास में नहीं जाते। सिर्फ कुछ लोग अपने को पोपुलर बनाने के लिए इस तरह की बात करते हैं और इससे जनता को कोई फायदा पहुंचने वाला नहीं है। मैं यहां पर एक बात कहना चाहती हूं कि कुछ समय पहले सेकेंड क्लास को समाप्त कर दिया गया था मगर बाद में उसको फिर चालू कर दिया। हमारे देश की जो हालत है हमारे लोगों की जो आदत है यह सब देखकर इस तरह की बात कहने से कोई फायदा नहीं है। यह बात मैंने अभी सुनी इसलिए आप से कह दी।

परन्तु मुझे रेलवे के संबंध में कुछ सुझाव देने हैं। रेलवे में करीब करीब सब जगहों पर कोयले की चोरी होती है। मुझे रेलवे स्टेशन के पास रहने का मौका मिला है, तो मैं देखती हूं कि वहां पर से कोयला चोरी

[कुमारी मनिवेन बल्लभ भाई पटेल]

किया जाता है। इस चीज को किस तरह से रोका जाय, यह मैं नहीं बतला सकती हूँ क्योंकि इस चीज के ऊपर जब तक निगरानी नहीं रखी जायगी, चौकीदार नहीं होंगे, तब तक इस चीज को नहीं रोका जा सकता है। इस तरह से रेलवे का कोयला चोरी चला जाता है, बाहर भेजा जाता है जिसकी वजह से रेलवे को काफी नुकसान उठाना पड़ता है। अगर आप इस चीज को रोकने के लिए सब तरह के उपाय करेंगे तो तब ही यह रोका जा सकेगा और इस चोरी में कमी हो सकेगी।

रेलवे विभाग अपने स्टाफ को मिले हुए कपड़े देता है। मुझे यह बात मालूम है कि जितना काड़ा दिया जाता है उतना लगता नहीं है। इसलिए मैं कहना चाहती हूँ क्योंकि मुझे इसके बारे में मालूम है और जो बहिन इस संस्था को चलाती हैं जो रेलवे का कपड़ा सीती हैं उसने मुझे बताया है कि इस तरह से कपड़े में गोलमाल होता है। इसलिए इस तरफ भी देखने की जरूरत है कि जितना स्टाफ को कपड़े की जरूरत होती है उतना उसका उपयोग होता है या नहीं? मुझे ऐसा लगता है कि जो पब्लिक बाडीज हैं, संस्थाएं हैं वे इस तरह के कार्य को बहुत अच्छी तरह से कर सकती हैं और इस काम को उन्हें देना चाहिये तथा उनकी सहायता ली जानी चाहिये, तो इससे कुछ रास्ता निकल सकता है।

दूसरी बात यह है कि आपके रेलवे में जो कांटेक्ट का काम होता है, जैसे काफी जगहों पर पुल बनाने के लिए कांटेक्ट पर दिये जाते हैं। लेकिन जब पेमेंट करने का सवाल आता है तो दो और तीन साल तक ठेकेदारों को पेमेंट नहीं होता है और कई झगड़े लगा दिये जाते हैं। इस तरह से कांटेक्टरों का 2 करोड़, 50 लाख, 15 लाख तक रकम रोक दिया जाता है। इसका नतीजा

यह होता है कि जब कोई आदमी रेलवे के कार्य के लिए टेन्डर देता है तो वह इसी हिसाब से देता है कि मुझे इतने सालों के बाद पैसा मिलेगा और इसी वजह से अधिक रकम का टेन्डर भरता है। इस तरह से रेलवे विभाग में एक रिवाज हो गया है कि यहाँ पर टेन्डर ज्यादा दाम पर दिये जाते हैं क्योंकि वे समझते हैं कि हमें इतने सालों के बाद पैसा मिलेगा और पैसे मिलने में हमें इतनी तकलीफ होगी। इसलिए मैं कहना चाहती हूँ कि किसी तरह से ऐसा इन्तजाम किया जाना चाहिये कि अगर किसी का 5 लाख का काम है तो उसके बाद उसको 6 महीने के अन्दर सब पैसा मिल जाना चाहिये। इस समय उसको पैसा मिलने में जो रुकावट पड़ती है उसको हटा देना चाहिये। पिछले हफ्ते मुझे एक भाई मिले थे जिन्होंने मुझे बताया कि उनका इस तरह का करीब 50, 60 लाख खर्चा पड़ा हुआ है। अगर रेलवे विभाग इस तरह से काम करता है तो उससे आदमी का भी नुकसान होता है रेलवे की भी बदनामी होती है और उसी काम के लिए रेलवे को ज्यादा पैसा देना पड़ता है।

मैं जानती हूँ कि रेलवे बोर्ड के मेम्बरों को महीने में 15, 20 दिन बाहर घूमना पड़ता है और उनको इसके लिए रहने की सुविधा चाहिये। मगर मेरा कहना यह है कि जिस तरह से शहरों में रेलों में भीड़ देखने को मिलती है उसको देखते हुए अगर आप उनके लिए जो सैलून की व्यवस्था करते हैं जो बागीज के बराबर होता है उसमें कमी कर दी जायेगी तो इस से जनता के लिए और ज्यादा बोगी लगा सकेंगे। किस तरह से किया जाय यह तो रेलवे विभाग ही ज्यादा अच्छी तरह से बतला सकता है लेकिन मेरा यह सुझाव है।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहती हूँ कि रेलवे बोर्ड के जो चपरासी हैं वे भी बड़े रोबदार से रहते हैं और गवर्नर के

चपरासी से भी ज्यादा अपने को समझते हैं। तो इस में भी कुछ फर्क करने की जरूरत है और इस तरह की बात करनी चाहिये जिससे उनमें विवेक अधिक पाया जाय। मैं डाक प्रसंग की बात कहना चाहती हूं कि काफी साल हो गये, जब श्री लाल बहादुर शास्त्री जी रेलवे मिनिस्टर थे। हम लोग बड़ौदा से गोधरा जाने वाले थे। मैं और लाल बहादुर शास्त्री जी जहां ठहरे थे वहां से स्टेशन समय पर पहुंच गयी मगर रेलवे बोर्ड के मेम्बर तैयार ही नहीं थे, उनका चपरासी सैलून के बाहर खड़ा था, तो इस तरह का जो रोबाव है, उसमें कुछ फर्क होना चाहिये। जमाना बदल गया है।

आप कर्टसी वीक मनाते हैं यह बात ठीक है। मगर यह कर्टसी सिर्फ "कर्टसी वीक" में ही सीमित रहती है, बाकी दिन नहीं। जो रेलवे स्टाफ है वह जान पहिचान वालों के ही साथ कर्टसी का बर्ताव करता है और लोगों के साथ विवेक से काम नहीं लेता है। मुझे इसका खुद का अनुभव है। जब मुझे कोई नहीं पहचानता था तो मेरे साथ भी इसी तरह का व्यवहार किया जाता था और जब पहचानने लगे हैं ठीक से व्यवहार करते हैं। लेकिन जब कभी में नई ट्रेन में चली जाती हूं, हमेशा तो नहीं जाती, तो मेरा अनुभव है कि एक दफा जहां पर बोगी रिजर्वेशन की स्लिप लगी रहती है जिसमें नाम लिखे रहते हैं, वहां पर लाइट नहीं थी। तो मैंने कहा कि जो कुछ लिखा हुआ है वह ठीक से नहीं पढ़ा जा रहा है, कृपा करके मुझे बतला दो। तो मुझे कहा गया कि देखो वहां पर लिखा हुआ है जाकर पढ़ लो। तो मेरा कहने का मतलब यह है कि रेलवे कर्मचारियों को जनता की सहायता करनी चाहिये।

जो स्टाफ स्टेशनों पर होता है, वह बिना लिये है। जहां पर लाइट हो वहां पर वह बोर्ड लगाना चाहिये। मैंने यहां

दिल्ली स्टेशन पर भी देखा है कि डिक्स ट्रेन के रिजर्वेशन में कभी बाहर बोर्ड पर ऐसा होता है। कभी आफिस में भी जा कर के देखा तो पता लगता नहीं है। तो उसका एक ढंग रहना चाहिये कि किस तरह से होगा। हरेक बोगी के पास उसका रिजर्वेशन बोर्ड हो तो वहां ठीक से लगाना चाहिये। फिर आप उसे अंग्रेजी में लगाते हैं और अंग्रेजी नहीं पढ़ने वाले भी होते हैं। हमेशा टाइप कर के भी आप उसको नहीं लगाते हैं। कभी कभी हर्फ ऐसे होते हैं कि वे पढ़े नहीं जाते हैं। आप तो यह सब देखना चाहिये। पैसेजर्स से ऐसा नहीं कहना चाहिये कि हम को नहीं मालूम है, उसको पूछो, उसको पूछो। यह हमारा काम नहीं है। मुझे लगता है कि ये छोटी छोटी चीजों में अगर रेलवे में ध्यान दिया जाय तो काफी लोगों को सहायता हो सकती है।

अब रिजर्वेशन की बात है। फर्स्ट क्लास और सेकेंड क्लास का रिजर्वेशन बहुत आसानी से हो सकता है, टेलीफोन पर हो सकता है। मगर थर्ड क्लास के रिजर्वेशन के लिये बहुत तकलीफ होती है और लोगों को टिकट लेने के लिये घंटा घंटा भर खड़ा रहना पड़ता है, तब भी वह मिलता नहीं है। एक अजीब तरीका है कि मैंने खूब आग्रह किया तब आपने डिक्स में कुछ लेडीज के लिये थर्ड क्लास एयर कंडीशंड में रिजर्वेशन का प्रबंध किया। परन्तु मैं क्या देखती हूं कि बराबर उसमें पुरुषों को जगह दी जाती है और वहनों को उसमें जगह नहीं दी जाती है। जब हम कहते हैं तो कंडक्टर यह कहता है कि हम क्या करें, वहां से लिख कर के आया है। आप के पास चार्ट तो रहता होगा बोगी में जहां लेडीज लिख रहा है वहां वहनों को ही जगह देनी चाहिये। जो टिकट लेने के लिये आदमी आता है वह जिस के नाम रिजर्वेशन कराना होता है, उसका नाम बताता ही है। जो भाई बहन या पति पत्नी साथ जाना चाहें उनको आप साथ

[कुमारी मनिबेन बल्लभभाई पटेल]

साथ सीटें दें। लेकिन जो बहन खुद रिजर्वेशन कराने आती हैं या किसी को भेजती हैं उसको जो लेडीज की सीट्स हैं उनमें सीट देनी चाहिये। जहां पर कोई बहन बैठी हो वहां पर किसी बहन को ही बिठाना चाहिये। आप की सीट्स ऐसी चौड़ी नहीं है जैसी कि एरोप्लेन में होती है। बराबर हमें ऐसा अनुभव हुआ है कि हमें ऐसे बैठा रहना पड़ता है। कितना भी अच्छा भला आदमी पास में बैठा हो, उसको न द आ जाती है और मोटा आदमी हो तो और भी तकलीफ होती है। इसके बारे में मैं कहती हूं कि मेहरबानी कर के आप को कुछ सोचना चाहिये और इस पर अमल होना चाहिये कि लेडीज की जो सीट्स होती हैं, उनमें लेडीज को ही जगह देनी चाहिये। मुझे यह भी लगता है कि जो बिल्कुल आखिर में उनकी सीट्स रहती हैं, ऐसा भी नहीं होना चाहिये बल्कि बीच में होनी चाहिये और अधिक भी होनी चाहिये। मैं मानती हूं वहां तक उसमें आपने पांच सीटें रखी हैं, अगर अधिक होनी चाहिये। जब आगे चल कर कोई ऐसा स्टेशन आता है जब वे खाली होती हैं तो उनको दूसरों को दे सकते हैं।

अब आपने एक नया इन्तजाम यह किया है कि डिलक्स ट्रेन में पांव से दबाओ तो ऊपर से नल में पानी निकलता है। लेकिन पांव के पास भी पानी निकलने लगता है और यह पता नहीं है कि वह अच्छा पानी निकलता है या खराब निकलता है। आप के तो कपड़े नहीं भीगेंगे क्योंकि आपने पतलून पहन रखी है। परन्तु हमारी साड़ी भीग जाती है। तो ऐसा हमारा कहना है कि उसमें साफ पानी होना चाहिये और ऐसा इन्तजाम होना चाहिये कि नीचे से पानी नहीं निकले।

मैं यह भी कहना चाहती हूं कि गुरु में जब डिलक्स ट्रेन निकाली गई था तब उसमें जितनी सफाई रही थी आज उसमें उतनी सफाई

नहीं रहती है। उसमें सफाई करने वाले रहते हैं लेकिन फिर भी सफाई नहीं रहती है। तो उसमें अधिक सफाई रखने के बारे में ध्यान रखने की जरूरत है।

बांच में पैसेज में जो लोग सोते हैं रात में उससे भी कठिनाई होता है। किसी न किसी तरह से दोनों तरफ को कुर्सियों के बांच पैसेज में किसी को सोने नहीं देना चाहिये। और कंडक्टर को 10.11 बजे रात में आकार के देखना चाहिये कि जो कोई भी पैसेज में सोता हो उसको उठाना चाहिये और वहां से निकालना चाहिये। रात में किसी को निकलना है तो बहुत दिक्कत होती है क्योंकि सारा पैसेज भर जाता है और वह इतना नैरो होता है कि किसी के भी पांव लग सकता है। उसमें बच्चों को भी सुलाया जाता है और उनके भी पांव लग सकता है फिर रात में बत्ती भी मन्द होती है इस लिये बांच में सोना बिल्कुल बन्द करना चाहिये। जिस को सोना हों तो वह फास्ट क्लास में रिजर्वेशन कर के सोये। लेकिन पैसेज में किसी को नहीं सोने देना चाहिये।

रेलवे की जमीन सारे हिन्दुस्तान में रेलवे लाइन के दोनों तरफ काफी पड़ी रहती है ऐसा मैंने पढ़ा है कि इस बार आपने कुछ जमीन बोनो के लिये दी है। मैं मानती हूं कि हर साल वह जमीन लोगों को बोनो के लिये दी जानी चाहिये जिस से आप को भी कुछ आमदनी हो जाय। हमारे देश में आज घास की कमी है, खाने की कमी है। यह ठीक है कि जितना खेत में पैदा होता है उतना उस जमीन में पैदा नहीं होगा, परन्तु उससे कुछ न कुछ तो सहायता होगी। इसके साथ साथ जहां जहां फाटक हैं, रेलवे क्रासिंग है वहां वहां रेलवे कर्मचारों को कुछ साफपत्रजी भी लेते हैं। किन्तु मैं समझती हूं कि हर जगह उनसे बोनो के लिये आग्रह करना चाहिये।

प्लेटफार्म पर पानी के नलों का इन्तजाम अधिक होना चाहिये। अब प्लेट फार्म काफी लम्बे हो गये हैं और दोनों बाजू पर ही नल हों थर्ड क्लास के पैसंजर उतर कर के पानी लेने जायें या पानी पीने जायें तो उनको नलों से पूरा नहीं पड़ता है। तो नलों का इन्तजाम हर स्टेशन पर अधिक होना चाहिये।

आपके स्टेशनों पर काफी ऐसा इन्तजाम हुआ है कि लोगों को खाने पीने का सामान बन्द टोली में मिल जाता है, परन्तु हर एक खाने की चीज के लिये अखबार का उपयोग नहीं होना चाहिये। मैंने अभी देखा है कि खाने की चीज अखबार के कागज में दी जाती है। यह अखबार का कागज लोग कहीं भी फेंक देते हैं या बेच देते हैं और वह कागज खाने की चीजों में इस्तेमाल होता है। आप का यह आग्रह होना चाहिये कि जो वेंडर्स रखे जायें उनके लाइसेंस में यह शर्त होनी चाहिये कि प्लम्प स्टाक पेपर, बटर पेपर या ब्राउन पेपर में ही खाने की चीजें दी जायें। अगर वे बस में पैक करके देते हैं तब भी वे अखबार के कागज का उपयोग करते हैं। यह नहीं होना चाहिये और उन से यह कहा जाना चाहिये कि वे बटर पेपर या ब्राउन पेपर का उपयोग करें।

आपने जैसा कहा उससे मैं सहमत हूँ कि एक लांग रेंज पॉलिसी बना कर के एक ही ब्राड गेज सारे हिन्दुस्तान में करनी चाहिये। ऐसा न होने से लोगों को काफी तकलीफ होती है। उसमें माल चोरी भी जाता है और उसमें रेलवे को भी कम आमदनी होती है। मेहसाना और अहमदाबाद मीटर गेज लाइन में मैंने देखा है कि इतनी भीड़ होती है कि कई बार वहाँ के लोगों ने शिकायत की है कि आप मेहरबानी कर के यहाँ ट्रेन बढ़ाइये क्योंकि वहाँ पर मेहसाना के आगें से अहमदाबाद तक काम करने के लिये मजदूर आते हैं। आप वहाँ पर जा कर देखिये तो पता लगेगा कि किस तरह से उसमें लोग भर के आते हैं। मैं तो आपको कहूँगी

हूँ कि कभी कभी आपको रेलवे में बिना बताए जाना चाहिये, सफर करना चाहिये तो आपको पता लगे कि लोगों का क्या हाल है। आप 5-10 मिनट देखें तो उससे पता नहीं चलेगा, घन्टे दो घन्टे ट्रेबिल करेंगे तो पता चलेगा कि लोगों को कितनी तकलीफ होती है।

महिलाओं के डिब्बों के बारे में मेरा आग्रह है कि —ट्रेन बहुत लम्बी होती है — वह बीच में होना चाहिये और उसकी फिक्स्ड जगह होनी चाहिये, जैसे, फर्स्ट क्लास के पास हो क्योंकि उनके साथ बच्चे रहते हैं, सामान होता है, दूधने में दिक्कत होती है, कभी उनका डिब्बा इंजन के पास होता है, कभी गार्ड के डिब्बे के पास होता है। उसकी एक फिक्स्ड जगह होनी चाहिए जिससे उनको मालूम हो कि कहां मिलेगा। स्टाफ को उनको सहायता देनी चाहिए। मेरा यह अनुभव है कि आपका स्टाफ काफी बड़ा है लेकिन पहले स्टाफ जितनी पैसिजर्स को सहायता देता था उतनी अब नहीं देता।

प्लेटफार्म-पास से भी काफी आमदनी हो सकती है, परन्तु मैं देखती हूँ कि चेकिंग इतनी होती नहीं है, काफी तो बिना प्लेटफार्म पास लिए जाते हैं। मथुरा स्टेशन पर अभी पिछले हफ्ते में मेरा अनुभव हुआ। मथुरा स्टेशन पर बराबर ट्रेन के अन्दर अपने को गूँगे बहरे, डेफ एंड डम्ब बताने वाले लड़के आते हैं, उनके पास कार्ड होता है जो सबको देते हैं और पैसा लेते हैं। मैं नहीं चाहती कि किसी को भी इस तरह भीख मांगने देना चाहिए। मैं जहाँ बैठी हुई थी उसके पास किसी का पैसा गिर गया, वहीं एक पैसिजर ने कहा कि आपका पैसा गिरा है, मैंने कहा कि मेरा नहीं है तो उसने जहाँ सामान रहता है, वहाँ लगा दिया कि जिसका होगा देखकर ले जायगा। वह लड़का जो पैसा लेने आता है उसने उसको उठा लिया तो मैंने उसको धमकाया कि यह तो तुम्हारा

[कुमारी मनिबेन बहलभभाई पटेल]

पैसा नहीं है तो उसने वापस रख दिया। इस तरह जब कोई आदमी आते हैं और उनके बारे में कन्डक्टर से कहते हैं तो वह कहता है कि हम बिजी रहते हैं स्टेशन पर रिजर्वेशन देखने के लिए कि किसको रिजर्वेशन देना है। इसका कुछ इन्तजाम होना चाहिए, किसी को भी आने नहीं देना चाहिए (Time Bell rings)

अगर आप टाइम नहीं देती है तो मैं बन्द करती हूँ।

THE DEPUTY CHAIRMAN: You have taken over twenty minutes.

श्री सुन्दर सिंह भंडारी (राजस्थान) : मैडम डिप्टी चेंयरमैन, भारत की रेलवे मूनाफा कमाती है, इस बात के लिए प्रसिद्ध थी।

[THE VICE-CHAIRMAN (Shri Akbar Ali Khan) in the Chair]

अब हमने वह कालखंड समाप्त कर दिया; श्रुति का युग इसमें भी शुरू हुआ है। यह वास्तव में बड़ी गम्भीर बात है और मैं समझता हूँ कि सारे रेलवे विभाग का इस बात पर ध्यान जाना चाहिए। परन्तु मुझे ऐसा लगता है कि आंकड़ों का खेल ऐसा बनाया जा रहा है कि घाटा दिखाकर मंत्री महोदय जी किराया बढ़ाना चाहते हैं, भाड़ा बढ़ाना चाहते हैं उसके लिए गुर्जाइश पैदा की जाय। मंत्री महोदय ने स्वयं माना है कि 847 करोड़ की आमदनी रेलवे को हीगी। वकिंग एक्सपेन्सेज के ऊपर मैं आऊंगा। ये वैसे भी ज्यादा है, फिर भी ये एक्सपेन्सेज 567 करोड़ पर आते हैं। कुछ पेंशन्स का खर्चा है, कुछ बाकी का है। फिर भी अगर इस हिसाब से देखा जाय तो 247 करोड़ रुपया बचता है। लेकिन फिर दो हाथी इसके साथ लगा दिए हैं। एक है डेप्रिसिएशन फंड। इसमें आपने 105 करोड़ रुपए रखे हैं नहीं रखे? एक समय था जब इस डेप्रिसिएशन

फंड में 30 करोड़, 40 करोड़, 50 करोड़ रखे जाते थे। अब आपने 105 करोड़ रखा है। रखने को कुछ भी रकम इसमें रख सकते हैं। अगर इस सम्बन्ध में इस देश की सर्वसाधारण आर्थिक स्थिति से मेल बिठाना है, लोगों की सहन-शक्ति के साथ मेल बिठाना है तो इस महकमे में घाटा दिखाने के लिए रकम बढ़ाई जाय, यह तो उचित नहीं होगा। एक दूसरी चीज है, आप जनरल डिबीडेन्ड की तरफ कन्ट्रीब्यूट करने लगे हैं। इसमें 141 करोड़ रुपए आपने दिए हैं। आज इस सारे खर्च में 13 परसेंट इसका कन्ट्रीब्यूशन होगा। इसमें किसी समय हम 4 और 6 परसेंट दिया करते थे। आज सारे खर्च में जनरल डिबीडेन्ड की तरफ 13 परसेंट रुपया दिया गया है, यह असंगत है, इसकी कुछ सीमा हीनी चाहिए। आप अपनी पूंजी का हिसाब लगायेंगे, उसकी कार्ट लगायेंगे। ये सब बातें वाजिब हैं लेकिन जिस डिपार्टमेंट में घाटा हो उसको विचार करना चाहिए कि हमको कितना पेमेंट डेफर करना चाहिए, कितना रेवेन्यू में देना चाहिए। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय ने इन बातों पर विचार किया होता। अगर उन्होंने फैसला कर लिया हो पेसिजर फेयर बढ़ाने का तो दूसरी बात है, नहीं तो ये दोनों मद ऐसी हैं जिनमें बहुत बड़ी हद तक कमी की जा सकती थी। इस समय मोरारजी भाई ने अपने बजट में डेफिसिट फाइनेंसिंग न हो, यह तर्क हम पर लागू करके अनेक प्रकार के टैक्स लगाए ह। इधर आप भी उसी सिद्धान्त को लागू करें उसका मतलब यह होगा कि रेलवे और वित्त दोनों मिल कर दुहरी मार मारना चाहते हैं। कामन कन्जुमर का ख्याल करके उसके प्रति कुछ दया दिखाई होती तो ज्यादा अच्छा होता।

आपने कुछ पेसिजर फेयर घटाने की बात कही है। वह इतना कम घटाया है कि उससे कोई विशेष लाभ नहीं होता।

विशेषकर जो पैसिजर ट्रेन में चलने वाले लोग हैं उनका ऐसा अनुभव है और मैं आपको बताना चाहता हूँ—कि पैसिजर ट्रेन्स को देखकर ऐसा लगता है कि रेलवे विभाग का सारा कबाड़खाना ये पैसिजर गाड़ियों बन गई हैं। न तो उनकी संख्या बढ़ती है न उनकी स्पीड बढ़ती है। आज भी ऐसे उदाहरण मंत्री महोदय चाहें तो मैं दे सकूंगा कि दस दस साल पहले के जो डिब्बे थे वह काम में आ रहे हैं। पहले कुछ पैसिजर गाड़ियों डेस्टीनेशन से डेस्टीनेशन जल्दी पहुँचा करती थीं, आजकल वे आँकड़े साबित करने की कोशिश करती हैं पंचकुल्टी का। पैसिजर ट्रेन्स के रनिंग टाइम में बहुत गुन्जाइश है। जंक्शन स्टेशन पर आने के बाद तो पता लगता है कि गाड़ी लाबारिस हो गई, कब चलेगी, कब उसकी रवानगी का समय होगा, कुछ पता नहीं चलता और वहीं पर सारी लेट रनिंग को पूरा करने की कोशिश की जाती है। पैसिजर गाड़ियों के डिब्बों और मेल ट्रेनों के डिब्बों की तुलना कीजिए। मुझ मालूम है कि आपने कुछ सुविधाएं देने की कोशिश की है, लेकिन पैसिजर गाड़ियों के डिब्बों में बिल्कुल उल्टी तस्वीर मिलेगी। 15 साल पहले के, दस साल पहले के डिब्बे वही बतली सीटें, पैसिजर गाड़ियों के डिब्बों में जो फोन लगे होते हैं वे भी वहां से मिसिंग हैं, आउट ऑफ ऑर्डर हैं—यह तो आर्डर ऑफ दि डे है। आप पैसिजर गाड़ियों में सफर करें तो देखेंगे कि पैसिजर गाड़ियों का कनेक्शन नहीं मिलता। मेरे पास शिकायतें हैं कि जंक्शन पर जहां पर प्राइवेट कैंटरर्स के ठेके चलत हैं उनके साथ साठगांठ करके पैसिजर गाड़ियों को आउटर सिगनल पर रोका जाता है ताकि कनेक्टिंग पैसिजर ट्रेन छूट जाय वहां पर पैसिजरो को 12-12 6-6 घंटे इसके कारण रुकना पड़ता है। इनकी तो बिक्री होती है, जो वहां का प्राइवेट कैंटरर है उनका इंटरस्ट मैं समझ सकता हूँ लेकिन हम लोगों को इसकी निश्चित

रूप से जांच करनी पड़ेगी कि ये पैसिजर गाड़ियां क्यों लेट हुईं और उसके कारण वह नाजायज फायदा क्यों हुआ। हमारा एडमिनिस्ट्रेशन टाइम टेबिल तय करें गाड़ियों का विचार कर के या प्राइवेट कैंटरर और जंक्शन रेलवे अथॉरिटीज की साठगांठ के आधार पर बेचारे मुसाफिरो को हैरानी हो आपका जितना टाइमटेबिल है उसमें आप मेल ट्रेन्स के बारे में बड़ी चिन्ता करते हैं लेकिन कई जगहों पर ऐसा है कि पैसिजर ट्रेन के आने में या तो आधा घंटा या 10, 15 मिनट का मार्जिन है और ज्यादातर उसका कनेक्शन नहीं मिलता। यह स्थिति जब तक है तब तक आपका यह उपदेश कि मुसाफिरो को पैसिजर गाड़ियों में सफर करना चाहिये बिल्कुल व्यावहारिक नहीं होगा, लोग उसको किसी भी प्रकार से लागू करना नहीं चाहेंगे, आपको इसका विचार करना चाहिये।

जो इंटरमीडिएट स्टेशन्स के लोग हैं उनकी तो दुर्दशा है। प्रारम्भिक स्टेशनों से ही गाड़ियां ऐसी भर जाती हैं कि बीच के स्टेशनों पर लोगों को बैठने की कोई गुन्जाइश नहीं मिलती। मेरा एक मुद्दा है कि आप कुछ गाड़ियां मेन लाइन पर इंटरमीडिएट स्टेशन से शुरू करें, दिल्ली से प्रारम्भ होने वाली कुछ तेज गाड़ियां आप मथुरा से शुरू कराये, आप आसनसोल से शुरू कराये और वहां से उनको रवाना कर के यहां लायें, आप मनमड से कुछ गाड़ियां शुरू करायें, तो वह गाड़ियां निश्चित रूप से इंटरमीडिएट स्टेशन के पैसेजर्स को ज्यादा कैंटर कर सकेंगी, उनके लिये सुभीदा पैदा होगी नहीं तो ऐसा लगता है कि दिल्ली कलकत्ता, मद्रास और बम्बई के लोगों के लिये ही सब गाड़ियां चलती हैं, इन्हीं के मुसाफिरो को एकोमोडेट करने के लिये चलती हैं और बीच के मुसाफिर धक्के खाते हैं, उनको कोई गुन्जाइश नहीं मिलती है। इंटरमीडिएट स्टेशन्स के लिये कहीं कहीं

[श्री सुन्दर सिंह भंडारी]

कुछ बोगीज आप रखते हैं लेकिन कितनी थोड़ी उसमें गुन्जाइश है इसका आप विचार करिये। रिजर्वेशन के मामले में भी ओरिजिनेटिंग स्टेशन और इंटरमीडिएट स्टेशंस के समय एक हैं, उनमें समानता है और इंटरमीडिएट स्टेशन से रिजर्वेशन कराने का यहां पर जब डिपार्टमेंटल तार पहुंचता है या सूचना मिलती है तो यहां पर नो वैकेंसी का बोर्ड लग जाता है, इसलिये उनके लिये कोई गुन्जाइश नहीं रहती, कुछ टाइम बढ़ा-इये उन इंटरमीडिएट स्टेशन के पैसंजर्स के लिये।

आपने एकानामी की बात कही है और एकानामी की बात करते समय आपने नौबे के कर्मचारियों के रिट्यूमेंट पर पाबन्दी लगा दी, वह किस हद तक हुई है इसका विचार करिये लेकिन गजेटेड आफिसर्स तो कम नहीं हुये और अगर एग्जिस्टिंग रेलवेज में उनके लिये गुन्जाइश कम होन लगती है तो अपनी कनवीनियेंस के लिये जोन्स भी बना देने हैं और उनमें उनके लिये गुन्जाइश बन जाती है, उसमें कमी नहीं पड़ेगी। आप इस प्रश्न पर गम्भीरता के साथ विचार करिये, केवल छंटे कर्मचारियों को संख्या पर पाबन्दी लगाने मात्र से न तो आपकी एफिशियेंसी बढ़ेगी और न आप विभाग में कुछ चर्चा कम कर सकेंगे।

मैं राजस्थान का रहने वाला हूं, वहां एक अरावली पर्वत राजस्थान के बीच में है, वह पहले से ही हमारे लिये बड़ा मिरदद है और आपके दो जोन्स ने दो जोनल सिस्टम ने तो मानों राजस्थान के दो टुकड़े कर दिये हैं। राजस्थान में जो सारा रेलवे का हिसाब है उसमें आज जयपुर राजधानी से राजस्थान के हिस्से इनकनवीनियंटलो जुड़े हैं और शायद दिल्ली से ज्यादा आसानी से जुड़े हैं, राजस्थान के लोगों का उम से लाभ नहीं हो रहा है। राजस्थान के रेलवे का

इतिहास तो एक बड़ा अजीब है, वह तो आज एक लावारिस श्रीलाद दिखाई देती है, कोई उसकी चिन्ता करने वाला नहीं, जिन लाइनों पर दस दस साल पहले दो गाड़ियां चलती थी वहां आज भी वही दो गाड़ियां हैं, उन पर अगर पहले छः डिब्बों की गाड़ियां चलती थीं तो शायद आज सात डिब्बे हो गये होंगे, इससे ज्यादा बढ़ान की तरफ किसी की तबज्जह नहीं गई। स्पीड नहीं बढ़ी है और अब भी जंक्शन स्टेशन पर, इंटरमीडिएट जंक्शन पर चार चार घंटे गाड़ियां पड़ी रहती हैं, तीन तीन घंटे पड़ी रहती हैं, उसकी कोई चिन्ता करने वाला नहीं। आपने दो नई गाड़ियां खोली, एक फतेहपुर चूरू लाइन खोली लेकिन अब भी उसका किराया कम करने के लिये तैयार नहीं, मार्च में भी उसकी बात उठी थी, पता नहीं सारा रेलवे का घाटा उसी एक सेंक्शन के पूरा होने वाला है, तो आपकी मर्जी अगर 43 मील के बजाय 88 मील का किराया वसूल कर के आप अपने रेलवे का बजट बैलेंस कर लेंगे तो बड़ी खुशी की बात है, दूसरे आपने राजस्थान के बड़े पिछड़े भाग के लिये उदयपुर हिम्मतनगर सेक्शन खोला और रेलवे बोर्ड की रिपोर्ट में यह बात कही गई कि बैकवर्ड क्लास, बैकवर्ड एरिया के लोगों को मदद देने के लिये आप लाइन बना रहे हैं लेकिन उसका भी किराया दुगना कर दिया, तो यह बैकवर्ड को रिलीफ है, वह आप उनको सहायता देना चाहते हैं। मैं समझता हूं कि आप इस पर गम्भीरता के साथ विचार करिये। बहुत साल हो गये, आज इस सवाल को टालते चले जा रहे हैं। मैं नहीं चाहता कि इन प्रश्नों के आधार पर बहानों पर हम लोगों को मजबूर हो कर कोई कठोर कदम उठाना पड़े। पिछली बार सांकेतिक रूप में इस प्रकार का आन्दोलन चला था, आपने उनको दरगुजर किया है। राजस्थान बार्डर का इलाका है, डिफेंस की दृष्टि से इसकी आवश्यकता है। पिछले दिनों में जब कि हमला हुआ तब आपने अनुभव किया

कि हमारी रेलवे लाइनें सौ-सौ मील और डेढ़-डेढ़ सौ मील अन्दर रह जाती हैं बाडर के इलाके से। हम वहाँ की डिफेंस रिक्वायर्समेंट्स भी पूरी नहीं कर सके। आज भी राजस्थान के लोगों को पचास-पचास मील चल कर रेलवे स्टेशन पर पहुँचना पड़ता है। तो कुछ इस तरह भी ध्यान देने की आवश्यकता है। जनसाधारण की सेवाओं के लिये अगर ये रेलगाड़ियाँ हैं तो इस पहलू पर भी आप विचार करिये। मेरा आपसे निवेदन है कि राजस्थान का प्रश्न जितना उपेक्षित रहा है इस कारण से बहुत ज्यादा अच्छा होगा कि राजस्थान में रेल सेवाओं के प्रश्न पर विचार करने के लिये वहाँ की गाड़ियों, वहाँ की स्टांड, वहाँ के और विस्तार, सारे मामलों पर विचार के लिये आप एक कमिशन नियुक्त करें जो इस बारे में सवाल पर विचार करे कि यह बिल्कुल उपेक्षित इलाका क्यों बना हुआ है इसके सब पहलुओं पर वह विचार करे। इसके बिना इस सवाल को हल करना किसी भी प्रकार सम्भव नहीं होगा, सरल नहीं होगा।

वर्किंग एक्सपेंसेज के बारे में भी यहाँ पर चर्चा हुई है वर्किंग एक्सपेंसेज बढ़े हैं, 1965-66 और 1966-67 में, दो सालों में एकदम से 17 परसेंट उसमें इन्फ्लेज हुआ है। आखिर, कुछ तो इसका संबंध हमें देखना चाहिये। गिलफोरेज की शिकायत अभी हमारी बहन ने का थी। कोयले का उन्होंने उदाहरण दिया। वह ईमानदार व्यक्तियों की बात करती हैं। मैं एक उदाहरण देता हूँ, रेलवे मिनिसट्री के सामने वह चीज आई है, व्यावर का एक कर्मचारी है, उसका कोयले की चोरी के लिये कर्मचारियों के बीच के रैकेट को तोड़ने के लिये सरकार से जगड़ा रहा है, लड़ाई रहो है, और सारी की सारी नाराजगी उस कर्मचारी पर है जिसने कि वह शिकायत की, जो आज भी तैयार है उस सारे रैकेट को प्रूब करके केलिये जो बड़े अधिकारियों की साजिस से कोयला वहाँ पर चुराया जा रहा है, आप उसकी

ईमानदारी से जाच करने के लिये तैयार नहीं है। अगर आप इस तरह से जो डम पिलफोरेज के मामले में डिपार्टमेंट की मेवा करना चाहते हैं, इस चोरी को रोकना चाहते हैं उनको क्रश करेगे, तो फिर किस तरह से इस सारे रैकेट को तोड़ा जा सकता है। किस तरह से उन सारी चीजों की आप राक मकेगे इसका आप विचार करिये। मैं चाहता हूँ कि जहाँ कहीं भी इस प्रकार की कठिनाइया आपके सामने लायी जाय, आपके मंत्रालय की तरफ से ऊपर के लोगों की तरफ से, ता बड़ी सहानुभूति में उन पर विचार होना चाहिये और जो लोग इम्प्लोयेंट आफिसर्स जुर्म में शामिल होते हैं उनसे ऊपर उठकर अगर उन चारियों को रूकवाने में आप कामयाब हो सकेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा।

सैलून्स के बारे में आपने कहा है कि कई जगह जरूरी होता है। मैं यह चाहता हूँ कि रेलवे मंत्रालय भा इस पर विचार करे। यहाँ पर जो लिस्ट है सैलून्स का आ खड़ेकर के प्रश्न के जवाब में दिया गया था वह इस प्रकार है :

"Members of the Planning Commission—One standard gauge saloon."

इसकी क्या जरूरत है :

"Hon. Chief Justice of India, Supreme Court—Inspection carriage from the ordinary stock of the Railways"

बाकी जो स्टैण्डर्ड कोच है उनकी बहुत लम्बी फेहरिस्त है। मैं चाहता हूँ इस सारे फेहरिस्त को आप दोबारा देखिये, इस सारे खर्च की कम करने के लिये आप जो भी कदम उठायेगें लोग उसको पसंद करेंगे। (Time Bell rings)

आपका जो यहाँ पर ट्रैफिक अकाउन्ट्स आफिस है उसमें हिसाब को, खर्च के हिसाब की, जाच ठीक हो इसके आपने आई० बी० एन० कम्पनी की बड़ी वित्तीय मशीने मगा

[श्री सुदर्शन भंडारी]

रखी है। मैं जानना चाहता हूँ उसमें कितना सुधार हुआ। मेरी जानकारी है 20 लाख ६० का किराया प्रति महीने उसका चलाने है। यह क्या है। एयर कंडिशनड कमरा में हो उसको रखना पड़ेगा, अमरीका का ही कागज उसके लिये चाहिये। एक विशेष टेम्परेचर में ही वह मशीन काम करती है। दूसरे टेम्परेचर में साधारण जगहों पर वह काम नहीं करता। इतना बड़ा खर्चा हो और फिर उससे अगर हमारा वकिंग एक्सपेन्स बढ़े, रेलवे को ज्यादा घाटा हो, यह बात समझ में आ सकती है। इसलिए मैं चाहता हूँ आप उसमें सुधार करें और जहाँ पर घाटा घटाने की गुंजाइश है उसका आप विचार करेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा।

एक सेलेक्शन ग्रेड भी वहाँ चल रहा है। अब यह सेलेक्शन ग्रेड क्या है? मैंने वहाँ पर रेलवे कन्डक्टर्स के बारे में एक सवाल पूछा था। मैंने कहा, भाई उसमें मैं नतीजा क्या निकला है। तो उसमें नतीजा यही है कि जो सेलेक्शन ग्रेड में चुन लिये जाते हैं। they are attached to the more important Mail and Express Trains. This is the only difference.

मेरा यह चार्ज है कि यह सेलेक्शन ग्रेड निपो-टिज्म का अड़्डा है, यह सेलेक्शन ग्रेड केवल पक्षपात करने की जड़ है। यह सेलेक्शन ग्रेड को बीमारी आप समाप्त करिये। यह केवल पाशिऐलिटो दिखाना और कुछ ऊपर के लोगों का 'येसमैन' पैदा करने का एक रास्ता है। इसलिये मैं चाहूँगा आप गम्भीरता से इस सवाल को 'परसू' करें। वह आँकड़ा दें या वह फायदा बतायें कि जहाँ पर यह सेलेक्शन ग्रेड किसी तरह से रेलवे को एकीशियेन्सी में या रेलवे के काम को चलाने में मदद देता रहा है, नहीं तो जो साधारण बेतन-कम है तनख्वाहों को बढ़ाने का उनका जग करने की पद्धति बानिबे।

यह जबर्दस्ती का एक बैरियर लगाकर आज सारे कर्मचारियों में जो इसके कारण बड़ी नाराजगी है, पक्षपात की शिकायतें हैं, जबर्दस्ती उस हवा को पैदा करके जो काम किया जा रहा है जिसका एकीशियेन्सी पर भी असर पड़ता है, वह पैदा करने की कोशिश मत करिये।

यहाँ पर महीनों से, बहुत समय से, बेज बोर्ड को नियुक्ति का प्रश्न अटका पड़ा है। मैं चाहता हूँ कि आप जल्दी से जल्दी उस बेज बोर्ड की नियुक्ति करिये। लोगों को इस बात की शिकायत है कि रियल बेज के प्रश्न पर, रीजनेबल वर्कलोड के प्रश्न पर और एडोक्वेट प्रमोशनल आपाबुनिटीज के मामले में आज कोई नियम नहीं है कोई व्यवस्था नहीं है। लोगों को इसके कारण बहुत शिकायतें हैं। जल्दी से जल्दी आप इसको नियुक्त करेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा। गजेंद्रगडकर कमोशन ने डेफेंड पेमेन्ट आफ डी० ए० का फारमुला सजेस्ट किया है। रेलवे कर्मचारी उससे संतुष्ट नहीं हैं। वे यह चाहते हैं कि बोनस को फॉसिल्टी उनको मिलनी चाहिये। आप इस प्रश्न का विचार करिये। यह डेफेंड पेमेन्ट उनकी मदद को नहीं आयेगा और यह डेफेंड पेमेन्ट जिन्हें मतलब के लिये है, यह सारी सहायित उनको मिलनी चाहिये। आज के समय से संघर्ष करने के लिये वह मदद नहीं दे रहा है आप इस पहलू पर भी विचार करिये।

(Time bell rings.)

एक मिनट, अगर आपकी इजाजत हो, एक्सीडेंट्स की संख्या भी बढ़ी है। एक्सीडेंट्स के लिये यह जो रिजेन्टमेन्ट है सर्विसेस में यह भी कुछ जिम्मेदार है। इप्टो आबर्स आपने ऐसे तय किये हैं कि कभी कभी आपके इन्सपेक्टर्स पहुंचते हैं, जांच करने वाले पहुंचते हैं, बेचारों को बुलाकर इप्टो पर हाज़िर किया जाता है लेकिन उनकी इप्टो में कोई एक्जस्टमन्ट नहीं है। अगर उनकी बीच में आपने थोड़ा-बहुत दो डे तो इस बात को कोसिब

भी कार्य। कि मोहलव के समय में जो विश्राम उनको मिलना चाहिये वह बराबर उनको मिलता रहे और जब चाहे तब हांक कर उनको इम्पूटी में बुलाया नहीं जाना चाहिये। एक्सीडेंट्स रोकने के लिये एक सुझाव है कि जहाँ पर ये मेन लाइन्स हैं वहाँ पर हम पौइन्ट इण्डिकेटर्स प्रोवाइड करें और चाहे वह इन्टरलाकड लाइनें हों, जितना भी ज्यादा पौइन्ट इण्डिकेटर्स पर आग्रह किया जायेगा तो उससे उतने ही एक्सीडेंट्स होने से बचेंगे। फाउलिंग बार लगाने की भी व्यवस्था कई जगहों पर लागू हुई है और उसे सिगनल की चाबी निकालने का आप इन्तजाम करेंगे तो एक्सीडेंट्स को रोकने में मदद मिल सकती है। इसके साथ साथ यह आवश्यक है कि ये जो स्टेशन मास्टर्स, पौइन्ट मेन, ड्राइवर्स, ये सारे के सारे लोग हैं, उनके इमाल्युमेंट्स को अच्छे स्तर पर लायें; क्योंकि उनके ऊपर एक्सीडेंट्स से बचाने की रेस्पान्सिबिलिटी है। जिस चीज के साथ लोगों की जान का मवाल जुड़ा हुआ है, जो लोगों की जान बचाने के लिये विवेक तौर पर जिम्मेदार हैं और जिनका सहयोग या लापरवाही एक्सीडेंट्स के मामले में डाइरेक्ट सम्बन्ध रखता है उनकी तनख्वाहों में, इमाल्युमेंट्स में, उस नाते से दूसरे लेवल पर रख कर ट्रीट करना शुरू करेंगे तो उनको भी अपनी जिम्मेवारी को समझने में मदद मिलेगी और ज्यादा एंटीशिबेंसी के आधार पर उन एक्सीडेंट्स को रोकने में भी वे बहुत बड़ी जिम्मेवारी पूरी कर सकेंगे। मैं चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय बड़े हुये किराये का विचार करते समय उसमें फिर से रिलीफ देने की बात सोचेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा और वे सुविधायें जो वर्किंग स्टाफ में लोगों को देना जरूरी हो उस तरफ भी ध्यान देंगे तो ये सारे का सारा रेलवे विभाग जो अब चाटे के दरवाजे में घुस बैठा गया है, उसको बाहर निकाल कर अच्छा इकानामी के मार्ग में उसको हम बड़ा कर सकेंगे।

SHRI S. K. VAISHAMPAYEN
(Maharashtra): Mr. Vice-Chairman,

Sir, I rise to make certain observations and express my views on the Railway Budget for the year 1967-68 presented by the hon. Minister for Railways. These budget proposals follow the Interim Budget presented earlier in March. So to put it in brief, the shape of things was determined in March alone.

Budgets are usually looked for with curiosity with a sense of hope and expectations or surprises and disappointments. The Railway budgets have, during the course of half a century, given hopes and expectations. But now for the first time the budget has an element of surprise. Besides, the deficit is not what was anticipated in March, but there has been an increase in this gap by Rs. 9 crores. The budget, thus being a deficit one, the Railway Minister had to formulate increases both in passenger and goods fares just to balance the budget.

It must be admitted that in the present teasing economic situation, any addition to the burden on the people on any account is neither desirable nor liked and so has been the reaction of the people to the Railway Budget and to the enhancement of the railway fares. But since the budget has to be balanced, increasing of the resources becomes inevitable and that is what the Railway Minister has proposed and tried. But in doing so, one has only to see that avoidable hardships are minimised and a measure of relief granted wherever it is absolutely desirable and absolutely necessary. I am glad that the Railway Minister has agreed to give certain reliefs in the Third Class fares that have been proposed in the budget.

Sir, it has become common, may be natural, that when budgets are presented, attention is given only to the taxation features. A time has come when attention should be directed to the other features, particularly the causes of deficits. Sluggish economic growth

{S. K. Vaishampayan.] , non-attainment of targets of production for steel, iron ore, coal, etc., and man made obstructions like bandli hartals, etc., have been shown as the main reasons for the shortfall in the revenue earning traffic of the Railways, resulting in a deficit. This analysis makes an already gloomy picture of our country gloomier.

A fast deteriorating economic situation, shortfalls in production, shooting prices, etc., have hit the Railway economy too. And when a large public undertaking like the Railways, with a long-standing and sound financial structure, reaches the position of a deficit, the nation must take it as a sad signal and a warning to all of us. It has become urgent that we must tackle the dangerous trend in the economic sphere. Self-reliance and self-sufficiency, hard work and a demonstration of restraint by one and all alone can take the country safely out of this.

Secondly, Sir, I wish to focus the attention and the serious attention of this House on the man-made reasons for such deficits. The hon. Railway Minister in his analysis of the budget proposals of March, has aptly put this: "The lower level of revenue earning traffic reflects partly the effect of a number of other factors like the periodic disruption of traffic due to civil disturbances like the Bengal Bandhs, the Mysore-Maharashtra border dispute and the steel plant agitation in Andhra Pradesh. Prolonged strikes by road hauliers in Uttar Pradesh and West Bengal also created congestion."

It would have really helped to understand these effects if an assessment even on a rough basis, of the losses in revenue due to the above bandhs and hartals had been given. Let it be noted that it is not that the Railways could not earn because of the frowning of nature or under-protection, factors which are beyond hu-

man control, but because of activities encouraged on political grounds considerations. When the ballot other democratic methods can lead the fulfilment of the objectives of a group or a party, there should be no recourse to such methods of obstructing the railway movements or destroying the railway property. Let all of us give a serious thought to this, abandon such tactics and help the Railways in improving their earnings, thus minimising the deficits and lessening the need for increases in fares and freight.

But all these considerations, though vital, indeed involve certain basic policies and changes in attitudes of people, groups and parties. Let us hope that there will be enough determination and wisdom amongst us to respond to do what is needed.

All this does not mean that there are no areas or directions in which the Railways cannot improve their working and increase their earnings. Of course, such an improvement will help in the long run and cannot be a substitute to meet the present budgetary requirements. The most important areas or directions in which the Railways has to, and can, be effective are (1) the evil of ticketless travel and (2) the theft of Railway property. According to the figures of Railway authorities, ticketless travel has assumed such a menacing proportion that there is a loss of Rs. 9 crores due to this. Can we not do something to check this evil of ticketless travel? Is it so difficult that we cannot reduce substantially this ticketless travel? We may not be able to eliminate this evil, but we can reduce it substantially through stricter checking on railway platforms and in trains and with the severest punishment. Let the Railways make this year, 1967-68, a year for a campaign against ticketless travel.

Then there is the question of increasing thefts of Railway property, particularly of amenities provided in

the various compartments. Night or bed lamps have almost disappeared from First Class compartments. Nuts, bolts, switches of fans, small wooden platforms provided for breakfast purposes, etc., are disappearing. Has any enquiry been made into this as to where and how these thefts take place? Ordinarily these thefts cannot occur in running trains. So the probable spots are the yards or the sidings. The Railways have their own Vigilance or Protection Force. What is this force doing? Why should not a regular check-up be made?

Then there are smaller areas having significant potentialities in which something must be done. I will only mention them and not go into too many details. The question reservations, both in First Class and in three-tier and two-tier compartments needs a searching examination from the point of view of increasing the earnings and minimising malpractices. A good number of berths are kept vacant as if for the use of short-distance travellers even though there is a long waiting-list of passengers going on long-distance journeys. This results in loss of earnings to the Railways and gives scope for malpractices. Then the question of allowing of short-distance passengers in Express or Mail trains going on long distances needs to be considered similarly.

Now, Sir, I will turn to a vital question about the role that the Railways have played and should play in the development of our country. The Railways have, no doubt, played a magnificent role in Free India. They have not only made travel from Kanyakumari to Pathankot and Calcutta to Rajkot easy, faster and comfortable, but have helped also in maintaining our defence lines intact and on feet. The Railways have also helped in assisting the large-scale industrial growth. Efforts at achieving self-sufficiency are also remarkable. Passenger amenities have, no doubt, been increased, but due to

explosion of Railway traffic, these amenities are failing short. Even during the serious crisis of food scarcity, the Railways have acted swiftly. Over 82 million tons of imported foodgrains and fertilizers have been moved this year as compared to 6 million tons last year. For meeting this, the Railway administration must have been required to expand in all directions, build factories and loco sheds, construct new lines or convert the gauges, introduce new trains and make them faster through dieselisation or electrification. All this has gone on over the years and will continue in future too. This role is significant and speaks volumes about the Railways and their working. But I am sorry to submit, Sir, that in fulfilling the above tasks, the Railways have overlooked the task, in an agro-industrial country like ours, of the development and growth of economically backward areas.

If one looks at the railway map of India one finds lopsidedness in the spread of railway lines, construction, conversion, double-tracking of lines and all that. There are broad-gauge and metre-gauge lines running parallel. There are clock-wise and anti-clock-wise loops and loops within loops in certain areas whereas large areas have no railway lines or only the butt-end of railway lines. There might have been reasons for such a development, but it falls short of the vital role that the Railways should play as an instrument of progress and change in an agro-industrial country like ours.

I will illustrate and amplify this on the basis of the experience of the region from which I come, namely, Marathwada of Maharashtra State. This region consists of five districts with more than seven thousand villages and a population of 64 lakhs. It has rich agro-industrial potentialities with cotton, sugarcane and groundnut production. It can be the granary of Maharashtra in food-

[Shri S. K. Vaishampayan]

gains. A number of big, medium and small scale irrigation projects are under way, but the region is suffering due to lack of cheap and easy transport. There are two districts which have almost no railway lines. The average rail mileage is 0.7 mile as compared to the all-India mileage of 4.5 miles per hundred miles. There is a railway line in other districts, but being a metre-gauge line, it has become a bottleneck. As a result, the farmers are not getting the proper price for their products and the industrialists are refusing to come. In the techno-economic survey made of this region by the National Council of Applied Economic Research, the Council has held the paucity of internal transport responsible for the underdevelopment of this region. Marathwada has been representing to the Railway Board for the conversion of the metre gauge line into broad gauge line and for the laying of a new line connecting Bir and Osmanabad districts with Aurangabad and Sholapur. The region has been clamouring for these railway reforms from the beginning of the first Plan. Each time we have been assured that the scheme will be considered in the next Plan. And now we are on the threshold of the Fourth Plan and nothing is being done still. Even a short distance of 15—20 miles connecting Latur Road with Latur has not been joined with a Railway line. This potentially rich agro-industrial region has suffered and is suffering in its growth. And the irony of the situation is that the region, given railway lines, can give enough return to the Railways. I would therefore plead and it has become necessary that the Railways should add one more criterion of developing a potentially rich agro-industrial region to the list of their other criteria for laying new railway lines or for converting metre gauges into broad gauges. Let it be remembered that Railways constitute one of the three major economic overheads

required for economic growth. Is

the case the Railways have such a criterion then let it act upon it and give priority to railway reforms in such backward regions. I hope the Railway Minister will give an earnest consideration to the above submission.

I will now make a few suggestions before I close. The suggestions are the result of my participation in the deliberations made in the Zonal and other Consultative Committees. I have grown sceptic about the utility of these Committees as very very few proposals go through and the bulk are simply negatived on the routine or stereotyped plea of this or that. I have experienced that even well-merited proposals, be they about amenities to passengers or changes in timings for proper connections or punctuality of trains like the Punjab Mail or introduction of additional trains, they are not even properly given consideration and are put into the straight-jackets of certain norms and brought out before Committees as not worthy and merited. What I feel is that there should be norms or scientific measure but it should be up-to-date, realistic and humane in the conditions under which the Railways are functioning. When viewed so, the norms appear out of date, old and conservative. Some of them, might be on the Table of the railway officials in the same old file and form as was prepared 20 to 25 years back. If these norms were up-to-date, realistic and humane, the condition of the MG-BG Manmad platform would have been totally different. If the scales would have been corrected and modified in so far as punctuality charts are concerned, the Punjab Mail would have continued to maintain its reputation of giving minute to minute connections at various important junctions. I would therefore propose that these norms and scales are re-examined, modified, altered, substituted and recast in the light of the new, changed conditions.

Here I am rather tempted to venture one proposal. As a public undertaking, the Railway administration has

grown vertically, horizontally, why even in four dimensions. Some people proudly call it an empire. But this state brings in a complacency a rigidity of outlook and conservatism in its approach. It is therefore, desirable that a high-powered committee be constituted critically to survey the wordings of the Railways and makes recommendations about making the Railway development more objective and in tune with the changed conditions. I wish the Railway Minister gives a serious consideration to this proposal.

Thank you.

श्रीमती सरना भट्टारीया (उत्तर प्रदेश) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट से पता चला है कि मंत्री महोदय ने 25 वर्ष की ऐतिहासिक परम्परा को तोड़ते हुये घाटे का बजट सदन और राष्ट्र के समक्ष उपस्थित किया है। बड़ा ही खद और घाघर्च्य का विषय है कि जब रेल मंत्रालय यात्रियों को आरामदेह और सुखर यात्रा मुलभ नहीं कर सकता, तो उसे किराया बढ़ाने का क्या अधिकार है ? मैं पूछना चाहती हूँ कि मंत्री महोदय ने ऐसी कौनसी सुविधायें जनता को प्रदान की हैं, जिनके साधन पर उन्होंने मांग व्यय में या रेल किराये में वृद्धि की है। सिवाय इसके कि रेल अधिकारियों की अनावश्यक पंक्ति में वृद्धि हुई है और दोरे के नाम पर जो सदैव ही सपरिवार पिकनिक करते हैं, उनके कार्यों की कोई समीक्षा नहीं होती और न उनसे इस बात का कोई लेखा जोखा लेने वाला ही होता है कि एक अधिकारी पूरे दिन में प्रशासन का कितना भार हल्का करता है।

मैं कहना चाहती हूँ कि रेल संचालन पर इस अनावश्यक अधिकारी वर्ग के द्वारा बहुत बड़ा अंतर रेलवे संस्थान पर पड़ा है और राष्ट्र के इस एकमात्र सर्वोपरि परिवहन संस्थान की कार्यक्षमता गंभीरतम रूप से प्रसिरी है। मेरे विचार में किसी भी राष्ट्रीय

परिवहन की प्रमुख तीन कमौटियाँ होती हैं

1. सस्वरता अर्थात् शीघ्रता।
2. दक्षता अर्थात् कार्यक्षमता।
3. सुविधा अर्थात् मुलभ साधन।

यदि हम रेल परिचालन को इन कमौटियों पर कसें, तो मेरा विश्वास है कि इन तीनों कमौटियों पर रेल संचालन पूरी तरह से सफल संस्थान सिद्ध हुआ है।

रेल परिचालन को यदि हम पहली कमौटी पर कसें तो मैं कहना चाहूंगी कि शीघ्रता के बारे में तो हमारे देश के रेलों की स्पीड बहुत ही कम है। जहाँ पर इंग्लैण्ड में सौ मील प्रति घंटा औसत स्पीड प्रदर्शित करके और इतनी स्पीड यात्रियों को देकर वहाँ का रेलवे संस्थान अपने परिवहन पर गौरव अनुभव करता है, वहाँ पर हमारे देश में पैसंजर ट्रेनों की प्रोसत गति 24 मील प्रति घंटा, एक्सप्रेस ट्रेनों की 50 मील औसत स्पीड प्रति घंटा और मेल ट्रेनों की 55 मील प्रति घंटा से अधिक नहीं है। मुझे मंत्री महोदय से इतना ही कहना है कि मंत्री महोदय यदि इस स्पीड को नहीं बढ़ा सके, यदि वे कोई विशेष सुविधाएँ नहीं प्रदान कर सके, तो उन्होंने दस पैसे के स्थान पर पन्द्रह पैसे की जो वृद्धि की है किराये में वह कहां तक उचित है ? इस गरीब देश की, इस भूखों मर रहे देश के निवासियों पर, यहाँ की जनता पर किराये का बढ़ाना कहां तक उचित है ? आज जब केवल 5 किलोमीटर चलने पर उन्हें दस पैसे के स्थान पर पन्द्रह पैसे देने पड़ेंगे, तो वे इस सरकार से कहां तक प्रसन्न होंगे ? उनको इस देश की स्वतंत्रता का द जो इनाम मिल रहा है किराया बढ़ाकर उससे उनको क्या राहत मिलेगी ? यह कितना बड़ा अन्याय है इस देश के उन गरीब लोगों के साथ जिनका किराया इशोका किया गया है।

[श्रीमती सरला भदौरिया]

बढ़ि हम दूसरी कसौटी पर रेलवे विभाग को परखें तो हम पायेंगे कि इसकी दक्षता नाम मात्र की है। इसकी कार्यक्षमता लम्बी दुर्घटनाओं की एक सूची ही बताती है, इसकी कार्यकुशलता यह है कि अभी हाल में जब से मंत्री महोदय ने चार्ज सम्भाला है, तब से तीन बड़ी दुर्घटनाएँ हुईं और सच पूछा जाये, तो इस रेलवे का पर्यायवाची शब्द ही दुर्घटना हो गया है, मैं आपके द्वारा रेल मंत्रालय से यह कहना चाहती हूँ कि आज दुर्घटनाएँ इतनी बढ़ी हैं कि प्रति सात मिनट पर एक नर बलि इन दुर्घटनाओं के द्वारा होती है, प्रति सात मिनट पर गाड़ों का पटरी से उतरना, बाँच प्रतिशत यात्रियों से जबरदस्ती रेलवे विभाग रिश्तत लेता है और पाँच प्रतिशत यात्रियों की जेबें रेलवे पुलिस कर्मचारी-गण की सहायत से तराशते हैं। इसी प्रकार से भ्रष्टाचार का एक उदाहरण देती हूँ। केवल उत्तर रेलवे में जो दिल्ली से बरेली वाली लाइन है, उस पर हर रोज हजारों रुपये के तारों की चोरी होती है, यह केवल एक लाइन की बात मैंने कही, इसी प्रकार से पूरे देश के पैमाने पर, मुझे विश्वास है, लाखों रुपये की चोरी इस रेलवे विभाग में होती होगी। रेल मंत्रालय द्वारा इस प्रकार के सभी भ्रष्ट आचरण को रोकना नितान्त आवश्यक है। मैं मंत्री महोदय से उम्मीद करती हूँ कि वे इस ओर विशेष ध्यान देकर देश को एक स्वच्छ और सक्षम प्रशासन देने की दिशा में अपना कदम बढ़ावेंगे।

दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहती हूँ कि जब पूर्व रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में अधिकारियों की अकर्मण्यता के बारे में, उनकी उपेक्षा के बारे में दिलाया जाता था तो वे सर्वद्वय अमरीका, स्वीडन आदि के उदाहरण देकर यह सिद्ध करना चाहते थे कि हिन्दुस्तान में

दुर्घटनाओं का औसत उन देशों की तुलना में कम है। मैं अधिक तो नहीं किन्तु इतना तो अवश्य कहूँगी कि कितना बड़ा व्यंग है, अपने उत्तरदायित्व और इस अभाग्य देश के साथ कि अपनी जिम्मेदारी को पूरा न करके, दूसरे देशों के उदाहरण देकर अपनी कमी को छिपाने की, अपनी अकुशलता को छिपाने की कोशिश की जाती है।

साथ ही आज जो स्थिति है, उसके बारे में मैं बड़े अफसोस के साथ कहना चाहूँगी कि आज रेल संचालन के कार्यकारी हाथों को पंगु बनाया जा रहा है। तीन वर्षों का रेल संचालन का प्रशिक्षण प्राप्त करने के बाद एक ट्रेफिक प्रशिक्षार्थी को जिसका नाम है श्री चन्द्रभान सिंह, उसे पूर्वोत्तर रेलवे ने षड़यंत्रों में फंसा कर सेवाओं से वंचित कर रखा है। इस पर ध्यान देने की बात है। मैं चाहती हूँ कि यहां जो कोई भी नोट कर रहा हो इसको नोट करे, लोक सभा में एक माननीय सदस्य ने कहा है कि श्री चन्द्रभान सिंह जैसे युवक को इसलिये पीड़ित किया जा रहा है; क्योंकि रेल अधिकारियों का 22,397 रुपये 77 पैसे का उसने एक दुरुपयोग पकड़ा है जिससे सम्बन्धित अधिकारी के शाही आराम में बाधा पड़ी। क्यों- नहीं ऐसे अधिकारियों को खुली जाँच करके दंडित किया जाता है, उनके अपराध की उनको सजा दी जाती है? उ के स्थान पर राजकीय धन की सुरक्षा करने वाले इस कर्मचारी को पीड़ित करने अधिकारी वर्ग अपना द्वेष निकालता है। इसलिये राष्ट्र के धन की सुरक्षा के लिये ऐसे अधिकारियों सुख सुविधा पर रोक लगानी चाहिये। सरकार द्वारा भी ऐसे अधिकारियों पर लाखों रुपया खर्च किया जाता है। मुझे अफसोस है कि आज यहां जो सरकारी पक्ष के, कांग्रेस पार्टी के सदस्यों ने भाषण दिये उनमें उन्होंने कहा कि कोई तरीका नहीं था, घाटे को पूरा करने का। अगर इन अफसरो के ऊपर जिस प्रकार से खर्च किया जाता है, उसकी तुलना

आन दिया जाय, तो आज जो करोड़ों रुपया इस फिजूल खर्ची पर, विलासिता पर खर्च किया जाता है, उसको बचाया जा सकता है। उस प्रकार के अपव्यय की जो पूर्ति घाटे का वज्र लागू करके की जा रही है, वह बिल्कुल अन्याय है। गरीब भारतीय जनता के ऊपर किराया बढ़ा कर उनकी जेबों पर रेल मंत्री महोदय हमला कर रहे हैं। मैं कहना चाहती हूँ कि रेल संचालन में आज इस प्रकार से देश की जनता को तबाह नहीं करना चाहिये। रेल संचालन की प्रथम आवश्यकता दक्षता है। इसकी स्पीड बढ़ाकर अर्थात् गति तीव्र करके देश की जनता के समय को घटाना चाहिये। जो ट्रेनें लेट चलती हैं और जो रास्ते में रुकती जाती हैं, उससे जनता का समय नष्ट होता है और उनको तकलीफ होती है। आश्चर्य तो तब और अधिक होता है जब कभी दुर्घटनाएँ हो जाती हैं, तो बड़े अधिकारियों को उसका लक्ष्य न बना करके, उनके ऊपर जिम्मेदारी न डाल कर के छोटे छोटे कर्मचारियों को, केबिन में और स्टेशन मास्टर्स को, ऐसे कर्मचारियों को, दंडित किया जाता है और उनको दंड दे करके दुर्घटना के मामले को समप्त कर दिया जाता है। (Time tell rings.)

महोदय, मुझे तो 40 मिनट देने को कहा था।

उपसभाध्यक्ष (श्री अकबर अली खान) : 20 मिनट दे रहा हूँ।

श्रीमती सरला भदौरिया : 40 मिनट देने के लिये हमको कहा था।

उपसभाध्यक्ष (श्री अकबर अली खान) : आप फर्माइये, आपकी पार्टी में से लिया जायेगा। 20 मिनट हो रहे हैं।

श्रीमती सरला भदौरिया : होने दीजिये।

उपसभाध्यक्ष (श्री अकबर अली खान) : राजनारायण जी भी बोलेंगे।

श्रीमती सरला भदौरिया : राजनारायण जी तो रोज ही बोलते हैं। आपकी मर्जी, राजनारायण जी को सुनना है तो जरूर बुलाइये।

उपसभाध्यक्ष (श्री अकबर अली खान) : बहुत अच्छा, हाँ, आप फर्माइये।

श्री डाह्याभाई व० पटेल : सोबे तरह से कोई मानता नहीं। उनको जख तंग कीजिये, तो सब बात आपकी मान ली जायेगी। रूल्स को, दो चार रूल्स को पढ़ लीजिये और बताइये, प्वाइंट आफ आर्डर कीजिये।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): No, no. That is unwarranted. These are unwarranted interruptions, Mr. Dahyabhai Patel.

SHRI DAHYABHAI V. PATEL: That is what I have seen from my experience here during the last two months, Sir. You take up the rules and stand up on a point of order and then say whatever you want to say.

श्रीमती सरला भदौरिया : महोदय, मेरे समय में यह समय नहीं आना चाहिये।

उपसभाध्यक्ष (श्री अकबर अली खान) : आप कहिये।

श्रीमती सरला भदौरिया : मैं दुर्घटना के विषय में यही अर्ज करना चाहती हूँ कि बड़े बड़े अधिकारियों को जिनका कि उसमें प्रमुख कर्त्तव्य होता है, उनसे उसको सम्बन्धित करना चाहिये और रेल मंत्रालय की जो दशा आज इस विषय में शोचनीय है, उस पर मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिये।

राष्ट्रीय आवागमन के इस महत्वपूर्ण मुख्य साधन की सफलता की सीसरी कसौटी अपने उपभोक्ताओं को सुविधा प्रदान करने की है, जनता को सुजब साधन प्रदान करने की है। महोदय, मैं आप

[श्रीमती मन्ना भट्टारिया]

द्वारा यह कहना चाहता हूँ कि तीसरी श्रेणी के यात्रियों को—जिनसे कि अधिक में अधिक फायदा होता है, जिनसे रेलवे विभाग को अधिक से अधिक मुनाफा होता है, उनको—अधिक से अधिक कष्ट, अधिक से अधिक उपेक्षा और दुर्व्यवहार सहना पड़ता है। इन यात्रियों को बैठने के लिये स्थान की कोई निश्चितता नहीं होती। तीसरी श्रेणी के डिब्बों में पंखे भी सदैव हड़ताल पर रहते हैं, उनको चलाना कोई आसान काम नहीं होता। इसे गर्मी में भूँसे की भाँति लोगों से भरे हुये डिब्बों में जहाँ पानी की भी कोई सुविधा नहीं होती और सफाई के विषय में तो क्या चर्चा की जाये। प्रथम श्रेणी के सामने तो सफाई वाले दिखाई पड़ जाते हैं, पानी वाले भी दिखाई पड़ जाते हैं। लेकिन तृतीय श्रेणी के यात्रियों के डिब्बों के सामने कोई नहीं आता, इनको एक भी सुविधा या एक भी आराम नहीं दिया जाता। जहाँ तक रेलवे विभाग ने ये सुविधायें देने का जो कदम बढ़ाया है या जो सुविधायें प्रदान की हुई हैं, वे सब उच्च वर्ग के लिये, बड़े आदमियों के लिये और जो रेलवे विभाग के बड़े अधिकारी हैं, उनके लिये ये सारी सुविधायें प्रदान की हुई हैं। मैं आपकी जानकारी के लिये बताऊँ कि मैं अभी केरल की यात्रा पर गई थी। वहाँ फर्स्ट क्लास में भी गई थी और थर्ड क्लास में भी बैठी थी इसलिए मैं उन असुविधाओं को समझती हूँ। मैं तो इस विचार की हूँ कि वे आपके वातानुकूलित, प्रथम श्रेणी, द्वितीय श्रेणी ये सब खत्म किये जायें और केवल तृतीय श्रेणी ही रखी जाये और भी, पार्सियामेंट के मेम्बरों को जो कि बहुत यात्रा करते हैं और रेलवे के अधिकारियों को भी इसी में चलने दिया जाये ताकि उनकी अपनी खुद की असुविधा से, उसके अपने अनुभव और अनुभूतियों से तृतीय श्रेणी में सुधार लाया जा

सके। मैं कहना चाहती हूँ कि प्रथम श्रेणी में बड़ा पानी की सुविधा नहीं थी और जब मैं तृतीय श्रेणी में गई तो वहाँ का जो दृश्य देखा उसकी चर्चा करना भी बकार है। लेकिन इसके साथ साथ मुद्राम जो कि इतना बड़ा सेंट्रल स्टेशन है, उसके बारे में भी बताऊँ कि वहाँ पूछताछ विभाग में भी हिन्दी में कोई उत्तर देने की सुविधा नहीं और वहाँ के कर्मचारियों का जो अभद्र व्यवहार, जो अश्लिल व्यवहार वहाँ जो बाहर की जतना जानी है उनके साथ होता है, जिसकी मैंने लिखित शिकायत भी की है।

मैं अधिकारी वर्ग की विलासिता और सुख सुविधा के बारे में थोड़ा सी चर्चा करना चाहती हूँ। इन बड़े बड़े अफसरों के वाजिद अली शाह जैसे सैलून जिनमें ये यात्रा करते हैं, एक समाजवादी राष्ट्र के लिये यह साज मज्जा यह डाढ़ बाढ़, यह सुख सुविधा और यह विलासिता जोसा नहीं देनी। जो राष्ट्र दूसरे राष्ट्रों के सामने कर्ज के लिये हाथ फैलाये, उसके लिये अपने अफसरों को इस प्रकार की शान शीकत, इस प्रकार की सुख सुविधा देना निहायत बलक की बात है, तज्जाजनक है। मैं तो आपसे कहूँगी कि इन बड़े बड़े अफसरों के जो सैलून होते हैं, उनमें हजारों रुपये के कालीन बिछे होते हैं और उन कालीनों को और साज मज्जा को देख कर ऐसा नहीं प्रतीत होता है कि वह एक विभागीय कर्मचारी या जन सेवक का इध्ती का कल है या किसी बड़े राज्जान्ही महल का यह अंग है। इस घाटे के बजट की पूर्ति इस प्रकार के खर्चों को समाप्त करके की जानी चाहिये। मैं कहूँगी और बहुत सच्ची से कहूँगी कि ऐसे गरीब देश में इस प्रकार की सुख सुविधा न प्रदान करके, ऐसे सैलून को भी तृतीय श्रेणी में बदला जाय और आधारण जनता जिस कष्ट को उठाती है, उसी को अधिकारियों को भी सहन करके देश को तरक्की और उन्नति की दिशा में

ले जायें, तब वह आगे जा कर के मुझ और सुविधा उठावें।

उपसभाध्यक्ष (श्री अकबर अलोखान) : आपकी तरफ से मंडल साहब भी बोल रहे हैं।

श्रीमती सरला भदौरिया : उपाध्यक्ष महोदय, मैं कितने दिनों के बाद बोल रही हूँ, मेरी प्रार्थना है कि आप मुझे पूरी बात समाप्त करने के लिये पूरा समय दें।

उपसभाध्यक्ष (श्री अकबर अलोखान) : श्राद्ध घंटा आप ले चुकी हैं, आपकी पार्टी का कुल 40 मिनट है।

श्रीमती सरला भदौरिया : महोदय, मैं समझ नहीं पा रही हूँ कि रेलवे ने वह कौनसी बड़ी योजना पूरी की है, जिससे कि घाटे का बजट लाना पड़ा है। रेल मंत्री ने अनेक बार इस प्रकार के आश्वासन पूर्व समय में दिये थे कि रेलों को बढ़ाया जायेगा रेलों में डिब्बे बढ़ाये जायेंगे, लेकिन इस प्रकार का कोई भी ठोस कार्य कर सकने में वह असमर्थ रहे। दिल्ली से बम्बई जाने वालों जो फ्रॉटियर मेल है, उसकी केवल एक घटना का जिक्र करके मैं रेलवे भ्रष्टाचार के एक रहस्य का उद्घाटन करना चाहती हूँ। प्रथम श्रेणी के लिये तो रिजर्वेशन कराना ही पड़ता है लेकिन तृतीय श्रेणी का टिकट लेना कितना कठिन है। मुझे एक बार बम्बई से आते वक एक घटना का सामना करना पड़ा। वहाँ स्टेशन पर जब मुझे अटेंडेंट का टिकट लेने की जरूरत पड़ी तो मैंने अपने साथी को भेजा लेकिन उसे तो टिकट मिला ही नहीं। फिर मैं स्वयं टिकट लेने गई तो मुझे भी इनकार किया गया, मुझे तक से रिश्तत की बात की गई आपको आश्चर्य होगा यह सुन कर। लेकिन जब उन्हें मेरी असलियत का पता चला तो उन्होंने अफसोस जाहिर करते हुए कहा कि यहां तो बंद की एक एक सीट बंद होने तक की आरक्षित होती है, उसके लिये रिजर्वेशन कराया जाता है फिर मुझे स्टेशन सुपरिन्टेन्डेंट के पास

ज. कर लिख कर देना पड़ा, तब मुझे अटेंडेंट का टिकट प्राप्त हुआ। यह है रेलवे विभाग के भ्रष्टाचार की अनोखी घटना।

रेल मंत्री महोदय को मैं सुझाव देना चाहती हूँ, वे अविलम्ब यह जो अधिकारियों को सुविधायें देते हैं, उनको समाप्त करके ये जो भ्रष्टाचार के उदाहरण हैं, उनकी भी जांच करें, उनके बारे में भी कोई ऐसा नियम बनायें कि इस तरह के भ्रष्टाचार को भी खत्म किया जाय। रेलवे अधिकारियों के ऊपर जो अनावश्यक खर्चा होता है, उसमें अगर हम कमी करेंगे, तो बहुत बचत होगी। इसके मैं कुछ उदाहरण देना चाहती हूँ, जैसे कि उत्तर रेलवे में चीफ आपरेटिंग सुपरिन्टेन्डेंट के नीचे काम करने के लिये तीन डेपुटी चीफ आपरेटिंग सुपरिन्टेन्डेंट हैं। इन पदों को अविलम्ब समाप्त करके केवल एक अधिकारी ही रखा जाय तो इससे राजकोष से होने वाले अपव्यय की बचत हो सकती है। जिन्हें 1500 से लेकर 1800 रु० माहवार तक वेतन दिया जाता है ऐसे 30 आफिसर बिना कार्य के लाखों रुपये प्रतिवर्ष रेलवे विभाग में पाते हैं और यह व्यवस्था सम्पूर्ण रेलवेज में अगर हो तो करोड़ों रुपये की बचत हो सकती है।

रेल मंत्रालय में तथा क्षेत्रीय रेलवेज में कर्मचारी कल्याण संगठन को तुरन्त समाप्त करके लाखों रुपये की बचत की जा सकती है और जनता को कर भार से मुक्त किया जा सकता है, क्योंकि यह संगठन कुछ अधिकारियों के चाटूकारों का एक संगठन मात्र ही रह गया है। इसमें कर्मचारियों का कल्याण करने की भावना ही मर चुकी है और परस्पर जो वैमनस्य है जो पार्टीबंदी है उससे जो विद्वेष की भावना फैल रही है, उस भावना ने इस संगठन को मृत बना दिया है।

[श्रीमती सरला भट्टारिया]

वेतन की असमानता को मिटाने के लिये मैं एक सुझाव देना चाहती हूँ कि जनरल मैनेजर्स को जो 2,500 से लेकर 3,000 रु० मिलता है और फाइनेन्शियल कमिश्नर को 3,500 से लेकर 4,000 रु० तक मिलता है, उनके वेतनों में कटौती करके इनको भी 1,000 रु० से अधिक नहीं दिया जाय क्योंकि इस गरीब देश में जिस यातायात संस्थान में इतना घाटा आता हो; उसमें तो इस प्रकार का वेतन देना और भी अन्याय है, देश की जनता के साथ एक बहुत बड़ा अन्याय है। अगर ये वेतन कम किये जाते हैं, तो इससे जो पैसा बचेगा उससे उन छोटे छोटे कर्मचारियों के लिये कुछ सुविधा कर सकते हैं। उनके पास काम से लौटने के बाद सोने के लिये, आराम करने के लिये जगह नहीं होती है, जिसका उनकी कार्यक्षमता पर भी असर पड़ता है और उनके स्वास्थ्य पर भी असर पड़ता है। इसलिये उनकी सुविधाओं को बढ़ाने की आवश्यकता की पूर्ति की जा सकती है।

रेलों में निरापद यात्रा करने तथा सुरक्षा हेतु आवश्यक है कि इनकी गति (स्पीड) बढ़ा कर समय का सदुपयोग किया जाय। रेल संचालन में यात्रियों को जो सुविधाएँ जापान, रूस आदि बड़े बड़े देशों में हैं वैसी ही सुविधाएँ अगर मंत्री महोदय यहां भी प्रदान कर सकें और यहां पर आप ऐसे नियम बना सकें जैसे वहां नियम है कि एक निश्चित सीमा से अधिक समय अगर रेलें लेट हो जाती हैं अपने गंतव्य स्थान पर पहुंचने में, तो रेल यात्रियों को उनका किराया वापस किया जाता है। अगर इस तरह के कुछ कठोर नियम बनेंगे तो हमारे कर्मचारी-गण भी कुछ कार्यकुशल होंगे, उनमें लापरवाही दूर होगी और प्रशासन में भी कुछ नियमितता, कुछ योग्यता के साथ कार्य होगा।

हमारे देश में रेल मंत्री के लिये इससे

अधिक लज्जा की क्या बन हो सकती है कि उनकी दृष्टि देश की गरीब जनता की जेबों पर लगी हुई है। अधिकारियों पर होने वाली फजूल खर्ची को वे रोक नहीं सकते, उस पर उनका ध्यान नहीं जाता, रेल अधिकारियों की प्रतिष्ठा को बचाने के लिये आज लाखों रुपया उन पर व्यय किया जाता है।

महोदय, रेलवे के सामान्य प्रशासन में निरंकुशता, अफसरशाही, भ्रष्ट आचरण और दुस्साहस के उदाहरण मैंने आपके समक्ष रखे हैं और इस सर्वोच्च सदन के सामने भी मैं रख रही हूँ। अगर मंत्री महोदय इस ओर ध्यान दें और इस प्रकार की घांघली को रोकने में वे सफल होंगे तो मैं समझती हूँ कि वे सभी अपराधों की कार्यवाहियों को रोक कर देश को एक स्वच्छ प्रशासन दे सकते हैं। मैंने लगातार दो वर्षों तक इस रेल मंत्रालय का ध्यान अनुसूचित जातियों के दो प्रशिक्षित युवकों के साथ हो रहे पडयंत्र की ओर दिलाया है, जिनका वेतन आदि रोक कर उन्हें पीड़ित किया गया है। उन दोनों युवकों सर्वश्री चन्द्रभान सिंह और सियाराम आहरेवार के विषय में कानूनों और नियमों की जिस तरह अवहेलना की गई है, वह न केवल प्रशासन के ऊपर एक कलंक है, बल्कि रेलवे मंत्री के लिये भी निंदनीय है। इन दोनों युवकों के साथ अन्याय और दुर्व्यवहार इसलिये हो रहा है, क्योंकि वह हरिजन हैं। लेकिन विडम्बना यह है कि न तो श्री चन्द्रभान सिंह को अभी तक मुअत्तिल किया गया है और न सेवा मुक्त ही किया गया है और पूरे दो वर्ष से उन्हें वेतन नहीं दिया जा रहा है। यदि मंत्री महोदय इन पीड़ित युवकों को न्याय दिला सकें तो रेल मंत्रालय के ऊपर से यह कलंक का धब्बा अभी भी हट सकता है। सर्वश्री चन्द्रभान सिंह और आहरेवार के कांड को लेकर मैंने प्रधान मंत्री रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान पुनः आकषित किया है। मैं

पूछना चाहती हूँ कि—एक तत्कालीन उप-रेल मंत्री और पूर्वोत्तर रेलवे अधिकारियों की परस्पर सूचनाओं में इतनी भिन्नता है—इन दोनों में कौनसा सत्य है ? यह नहीं मालूम कौन इस षडयंत्र का भागीदार है ? यद्यपि इन परस्पर विरोधी, आधा-हीन सूचनाओं के विरुद्ध प्रामाणिक अभिलेख की प्रतियाँ श्रीमती इन्दिरा नेहरू गांधी को भेजी जा चुकी हैं और श्री चन्द्रभान सिंह के विषय में वेतन भुगतान करने संबंधी उनके आदेश को, जिसकी संख्या है 27/27 66 हिन्दी, दिनांक 12-10-66 है, उन्होंने रेल अधिकारियों को भेजा था, लेकिन उन्होंने उसे भी ठुकरा दिया और वह भी असहाय बन कर देखती रह गई । इस मामले की जांच के नाम पर एक वर्ष का समय लेकर भी आज इस पहली का वे रहस्योद्घाटन करने में असफल रही कि आखिर यह षडयंत्र इस युवक के साथ क्यों किया जा रहा है ? अभी तक रेल अधिकारी उसे अपने विद्वेष का अंग क्यों बनाए हुए हैं ? सभी प्रामाणिक तथ्यों की जांच रिपोर्ट श्री सिंह और अहरेवार के मामले में 21 संसद सदस्यों द्वारा प्रधान मंत्री, गृह मंत्री और रेल मंत्री को दी जा चुकी है । लेकिन अवैधानिक कार्य-वाहियाँ सिद्ध होने पर भी अपराधी अधिकारी अभी भी अपनी जगहों पर कायम हैं, यह कितना दुःखद है । आश्चर्य की बात तो यह है कि . . .

उपसभाध्यक्ष (श्री अखंडर अजी खान) : 40 मिनट हो गये हैं ।

श्रीमती सरला भदौरिया : मैं दो मिनट में समाप्त कर दूंगी । आश्चर्य की बात तो यह है कि 9 जून को अभी लोक सभा में श्री पुनाचा जी ने फरमाया है कि एक गैर-हरिजन प्रशिक्षार्थी तो फेल होने पर भी वैकल्पिक पद के लिये योग्य समझा गया, लेकिन इन दोनों हरिजन युवकों को क्यों नहीं लिया गया ? यह मैं जानना चाहती हूँ ।

893 RS—7.

आखिर श्री पुनाचा जी की वह कौन सी कसौटी है, जिस में ये हरिजन इंसान नहीं समझे जाते और फिर श्री चन्द्रभान सिंह को तो फेल होने की विभाग ने कोई सूचना अभी तक नहीं दी है ।

उपसभाध्यक्ष (श्री अखंडर अजी खान) : अब वक्त हो गया है ।

श्रीमती सरला भदौरिया : अब मैं एक दो लोकल बातें, जहाँ की मैं रहने वाली हूँ, वहाँ की समस्या के बारे में कहना चाहती हूँ । मैं यहाँ पर इटावा के कांसिंग के बारे में कहना चाहती हूँ, जिससे राष्ट्रीय धन तथा कोष को क्षति होती है । वहाँ पर रेलवे ने जो फाटक लगा रखा है, वह इतनी देर तक बन्द रहता है कि बसों को पौन-पौन घंटे तक खड़ा रहना पड़ता है । जिन बसों का शैल्फ खराब रहता है, उनको अपना इंजन चालू रखना पड़ता है, जिसकी वजह से उनका तीन लीटर तक पेट्रोल समाप्त हो जाता है ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहती हूँ कि इटावा में जो प्लेटफार्म है, उसमें यात्रियों के निकलने के लिये दो फाटक लगे हुये हैं, लेकिन एक फाटक जाम है, वह सदैव बन्द रहता है । एक ही फाटक से यात्री निकलते और जाते हैं, जिसकी वजह से बहुत से लोगों के रिकर फटते हैं, बहुतों की जेब कटती है और तरह-तरह के कष्ट होते हैं । मैं इन दोनों कठिनाइयों को वहाँ की जनता की तरफ से सरकार के सामने रखना चाहती हूँ और आशा है, उस पर मंत्री महोदय विचार करेंगे ।

(Time bell rings)

अंत में मैं, इस घाटे के बजट का विरोध करती हूँ । मैं मंत्री जी से यह उम्मीद करती हूँ कि वह इस घाटे के बजट को वापस ले कर यदि ऐसा बजट लायें, जिससे देश को स्वच्छ प्रशासन मिल सके, जनता का राहत मिल सके, जनता सुख सुविधा से ओत-प्रोत

[श्रीमती शरमा भदोरिया]

हो, तो मैं समझती हूँ कि इससे मंत्री का
गौरव बढ़ेगा और साथ ही राष्ट्र को भी
सुख सुविधा मिलेगी ।

SHRIMATI SHYAM KUMAR*.
KHAN (Uttar Pradesh): Mr. Vice-
Chairman, I must concede at the very outset
that the Railway Minister had 1 no option but
to find money through an increase in the
railway fares and freight, much to our
dislike, and even though it was an
unfortunate raise. We sympathise with him
in the present circumstances that he had no
way out except this. My learned
friend, Mr. Bhandari, has said that there
is some sort of jugglery of figures in
the Budget that the Railway Minister has
presented to us. He has given us some hidden
figures . . .

SHRI SUNDAR SINGH BHANDARI: I did
not say that.

SHRIMATI SHYAM KUMARI
KHAN: But I drew that inference from
it. He said that the Minister by a process
of magic perhaps or by a trick or jugglery just
made it an excuse to raise the railway fares
and freight. We all know the present
economic conditions of the country.
Whoever may be at fault, the Railway
Minister is not. At the moment, with
drought, pestilence, famine, he is faced with
high prices and my submission is that he had
no option but to do what he had done. I also
concede that the steady progress of the
Railways has led to a great measure of self-
sufficiency. It is a matter of satisfaction
that we have been able to get a few
concessions from the Railway Minister in
the other House in respect of railway fares and
freight, especially in regard to the freight on
foodgrains.

However, I wish to draw the attention of
the hon. Minister to a few matters which
affect the travelling public a great deal. We
have it in the speech of the Railway Minister
himself that 930 million passengers

travel in third class by ordinary train* out of a
total of 1072 million passengers. Now, a
great deal has been said in this House and I
do not want to repeat everything that has
been said, but I cannot but say that the
amenities that are given to the passengers,
the amenities that we find on the Railways
are nothing to be proud of. We know that
the Indian Railways can be extremely
competent. We know that when we
had the war with Pakistan the Indian Railways
came up to the standard. Their speed
increased, their efficiency increased and
everything increased. Why is it then in regard
to the ordinary running of trains that the Indian
Railways cannot find those means which
will give the average passenger bare necessities
of amenities? The amenities that are
provided are just fan and perhaps light. What
is provided to a third class passenger? A fan
is provided, but the fan is fixed. I would like
one of the high officers in the Railway Ministry
to travel in one of the third class
compartments and try to sleep in the upper
berth. No fan is effective there. The fan is
fixed. It cannot be moved either side.
Therefore, I am bringing this to the notice of
the Minister because these are things that
he can easily do, without incurring
expenditure, for the travelling public. We are
told that 7,000 third class coaches have
fans. Very often those fans do not work. I
am talking of not only third class coaches.
I wonder if it has come to the knowledge
of the hon. Minister that very recently, two or
three days ago, there has been a
peculiar kind of non-co-operation on the part
of the travelling public. I am a frequent
traveller by train and let me tell the hon.
Minister that we were amused on Friday
night when the train suddenly stopped. A
chain was pulled and it was stopped. On
enquiry we found that a whole first class
compartment had fans but no lights and
the fans did not work. The passengers
had paid for their tickets. They had
every right to stop the train. We stayed
at the

Delhi station for twenty-five minutes extra before everything was fixed and the train was allowed to proceed. This, in my humble opinion, is something that can be cured very easily, I am often left wondering, when I travel on these trains, as to what has happened to our railway staff. They come to you. They are polite enough, but they seem to be helpless to deliver the goods. One day I saw the reality to my own distress. The upper berth was too loose and I was afraid that it might fall on me. So, I called the staff and asked them fix this seat for me, because it was swinging this way and that. He just pulled out the small rack that holds the tumbler. I was amazed and asked him. What are you doing? He quietly pulled it and with his hands, he broke a piece of wood and just fixed it for me. I usually start from Delhi. This is a starting station for the train. These things can be looked into, when the train comes from the yard. No compartment should come without having been thoroughly checked up? Where has all our old efficiency gone? We used to have the maximum of efficiency in this country. Our Railways were not bad. Our railway trains were good. My submission is that if we really want to come up to standard again we can do so. I often wonder whether it is due to too much spread of manpower or what? I am afraid the higher officials are too busy planning for the future and doing bigger work that they have no time to have any contact with the men lower down. The Government services were efficient only because the highest were in intimate contact with the lowest. If the lowest man is allowed to act for himself and to find things to do for himself, he has not got that sense of efficiency and sense of duty, which it is necessary to instil into him. I have brought this to your notice. The chains are being pulled and people are definitely asking why they should not pull them if basic amenities are not provided. They pay for those amenities and

none can deny them the right to have them.

Then we have been told that passenger trains do not connect other trains. That is absolutely correct. Very often we have to experience this. When we go from here on the Moradabad line, there is a train that starts early in the morning and takes you to Moradabad. There is a connecting train, Sealdah Express, that goes to Sealdah. Very often we are stopped at the distant signal outside the station and we see that train steaming in and going away. There is no other connecting train until 4 o'clock in the evening. This Moradabad train reaches round about 11 o'clock in the morning. According to the time schedule we should be there at 10. If you give us an alternative train at 11 and another one at 12, it would not matter. So, whenever the time-table is drawn up, I would request the hon. Minister and through him his officers to see to it that these connecting trains must be so scheduled that there is some sort of time lag between them, and connections are not always missed.

So far as the selection grade question is concerned, I am afraid I cannot agree with my friend on the opposite side. This selection grade has not been introduced in the Services for nepotism. Selection grade is a recognised method of giving an officer promotion. All that is needed is that we have to be very careful to see that the Committee that goes into the matter of selection grade, that goes into the matter of every officer's record should be absolutely fair and nobody should be harmed merely because he is not a favourite.

SHRI SUNDAR SINGH BHANDARE
There is no guarantee about it.

SHRIMATI SHYAM KUMARI KHAN:
There is no guarantee about anything. You must remember that there is not only a selection grade but there is an annual character roll that is marked by the superior officer,

[Shiimati Shyam Kumari Khan]

Where is the guarantee that the superior officer, if he wants to push up another subordinate, is not giving him a better remark? The selection grade is given only on the basis of the character roll.

Then we have been told that my learned sister on the opposite side that crores and crores could be saved on the officers. I want to bring to your attention the table given on page 25 of the White Paper in which Demand No. 4—Administration has Rs. 6131 crores, whereas the net total is Rs. 535-74 crores. The officers on the Administration spend 12 per cent of the entire budget, and that too is not spent entirely on them, because in Demand No. 4 we are told that "there is an increase of Rs. 307.38 lakhs over the Budget Grant of which Rs. 237.41 lakhs is due to the higher rates of dearness allowance announced in October, 1966; Rs. 38.43 lakhs to increase in the prices of stationery etc."—here I might say that some sort of economy may be possible—"and higher rental on office machines; Rs. 24.96 lakhs to heavier payments to State Governments for expenditure on Order Police; Rs. 6.07 lakhs to changes in personnel, leave salary, etc. and Rs. 0.51 lakh to other minor variations." So that we cannot say that "we are spending crores on officers' and their amenities and nothing about the actual programme itself.

So far as saloons are concerned, I do agree with Mr. Bhandari, my learned friend on the opposite side, that there must be a very careful use of saloons. Saloons must not be easily available on the mail trains and express trains to high dignitaries and high officers. But where line inspection is concerned and where the officer has to go out on duty where no basic amenities of life exist, the saloon must be given to him and the saloon must be kept in the best condition. You cannot expect a man to go and work in the wilderness where the line needs attention and where there

is no bazar, where there is no house, where there is not even a hutment, not even a village or a vehicle, and yet to do his inspection properly. On such inspections a saloon is fully justified but not to attend meetings and to just have a comfortable journey!

As for the complaint of thefts, my own submission is that a great deal has to be done about it. We find that no lights are available to us because we are told that there is a shortage of them or that they have been stolen. How can they be stolen if there is a regular inspection of them? Here I must point out that you have a big armed force under you, the Railway Protection Force, which is called the R. P. F.—Why does not the Railway Protection Force get into action? What is there that does not get them into action? After all these thefts are made in the railway yards. It cannot be said that because the railway passes through the various States that the people from the States pilfer them. I have not heard anybody saying that passengers take them away. They say that there are gangs of thieves who come to the railway yard and take them away. Therefore, my submission is that a great deal of tightening has to be done. The work of the R. P. F. has to be looked into. The vigilance that is necessary on the part of the R. P. F. is absent and I am afraid that a lot will have to be done before it can be made efficient again.

In the end I must compliment the Railway Minister on the staff welfare. Their staff welfare is something which I as a welfare worker myself welcome. I can say this that amongst all welfare work being done, the railway welfare work is almost the best.

We have some complaints about irregular booking, reservations and late

running of trains. The late running of trains is worrying us of late. There is not a single train arrives in time. I do not know why it is so. Even this morning I came in a mail train from and I was one and a half hours late. When I went on Friday, I was similarly late. One does not know what happens and why these trains are being delayed so much.

So far as the food served on railways is concerned the less said the better, as my hon. friend says here. We do not know why this is so. There also I feel that your vigilance is not effective. Your Inspectorate is not working properly. After all the ordinary Indian food has some standard, and that can be served to people. But what is given not palatable and I do not know why this is so. Anyhow I think the Railway Minister needs to go into the matter. I suggest that he might see how the food can be improved and what new foods can be introduced also. I wish to suggest humbly that in this Food Department there is great scope for giving us non-cereal food which will be welcomed by passengers. If you go to Burdwan side, you see small packets of various food stuffs being sold. Similarly we can do it here. We have a lot of noncereal food which any . Annapoorna, which any member of the All-India Women's Food Council, could tell, you about, and that could be served very effectively in the Railways. It would incidentally help to solve the over-all food problem also.

Now, I want to bring to the attention of the Railway Minister one particular fact, and that is, Patna is not connected to Delhi with any Third Class A. C. C. train at all. There are three such trains that go on three days a week from here to Calcutta. Surely one could be diverted via Patna because Patna is an important centre to which people have to go and if this diversion is made, travellers to Patna will also be relieved by this facility.

There is also no ring railway for Calcutta, though I hear we are going

to have a ring railway for Delhi. This problem must be brought to the Railway Minister's notice. I hope they are studying it inside the Ministry also. It is very necessary because Calcutta is very badly served in its traffic and I want that Calcutta should definitely have more facilities and a ring railway.

In the end I feel that when the Railways can produce these excellent Third Class air-conditioned trains that go from Delhi to Madras, Delhi to Calcutta and Delhi to Bombay, I am definite that if there is a will and a tightening-up by the officers, the Railways will produce similar excellent service in the other trains also. Thank you.

SHRI T. V. ANANDAN (Madras): Mr. Vice-Chairman, in addition to what I have said during the course of the interim budget, I would like to add some more suggestions. This Budget can also be avoided by not increasing the freight rates. Why I am insisting on this is the Finance Minister is trying his best to control the prices in this country and to stabilise the economy. At this hour Whoever be the Railway Minister, he should co-ordinate and assist him and not increase the freight. By increasing the freight, naturally the prices of essential commodities will be increased and there will not be a stabilised economy. Therefore, I have got some suggestions. In order to get about Rs. 19 crores, the Minister has increased the freight from 3 per cent to 6 per cent. At the same time, he has allowed Rs. 145 crores under Category 'C' for new work in 1967-68. The Railway officials are so adept in their work that if the Minister were simply to say, "Stagger it to an extent of Rs. 20 crores out of Rs. 145 crores", they will wonderfully work it out and not only will they a saving of Rs. 20 crores but will even go to the extent of showing Rs. 30 crores in savings up to 31st March, 1968,

[Shri T. V. Anandan.]

Therefore, there is no need at all for raising the freight rates from 3 per cent to 6 per cent. I do not know-how the Minister thinks on that score. I do not now enter into matters regarding operational improvement or track renewals or house-building activities or the welfare of the staff. But in that Category 'C, New Works, if the Railway Ministry could save Rs 20 crores, it will satisfy the demand which he expects to get from the increase in freight from 3 per cent to 6 per cent.

Then, the Railway Ministry should direct its attention whether it is necessary to keep the IRCA. It was necessary during the days of company management. But after the Railways have been brought under the control of the State, under the Railway Ministry, I do not think there is any need for the continuation of the IRCA except the Wagon Control Movement Directorate. The Railway Minister should apply his mind whether this institution should be kept up.

There is the Rates Tribunal. During the last year, the Rates Tribunal has delivered judgment in only one case. Therefore, is there any necessity to

, continue this institution on the Indian
•, Railways?

'Then there is the Vigilance. Pirec-torate/ There is the. CBI, there is the "SPE." And in addition to that, you have got this Vigilance Directorate because it is the outcome of the recommendation of some Inquiry Committee. I have taken statistics. Out of 13.5 lakh railwaymen, they have found out only 1,656 cases during one year. There is the Vigilance Directorate not only in the Railway Board. They have got Vigilance Directorate (Mechanical), Vigilance Directorate (Commercial), Vigilance Directorate (Operations), Vigilance (Commercial), Vigilance Directorate (Operations), Vigilance Directorate (Stores), Vigilance Directorate (Engineering); Vigilance Directorate everywhere. That is

the reason why so many Members have been saying that the officer cadre has increased to 6,500. in 1951 it was 2,200. And when all these new officers are added on to the Railway Administration, it shows 6,500 officers and all the Opposition parties are now finding fault with that. Therefore, I think the Minister must also realise this thing and must concentrate on this point.

Another point about which I would like to say is this. They have already issued an order for no recruitment for a year or two. But why do you operate the Railway Service Commissions all over the States? In how many States do you have the Railway Service Commissions? It is another institution which is a waste of expenditure. I am now referring as to how you can curtail expenditure, to see that you do not increase the freight rate. That is my argument, that is my suggestion; nothing else.

Another point is about the Efficiency Bureau in the Railway Board where you have got the Directorate of Standardisation and Economics. We copy everything from the United Kingdom. They have got everything all right in the United Kingdom In the United Kingdom, ten lakhs of jobs are waiting for people but here people are waiting for jobs, but no job is available in this country. So, why do you unnecessarily copy what the United Kingdom is 'doing'and;have this Bureau? That is" what I am saying. Why do you have this Efficiency Bureau? Why not this work be added to the Directorate of Statistics and Economics?

In this country of ours, in all tht major goods sheds and yards one lakh rupees worth of pilferages are committed because we have not protected thos, sheds and yards with walls. My suggestion is that in consultation with the State Governments, declare them protected areas or build walls around them and increase your security force. See that the security staff is transferred once in every three months. Rotate them. Do not have

the security staff for one year, as at present. Also, the commercial officers in the goods sheds should not remain there for more than one year. During the British period, they used to draft such of those railway officers who were about to retire in a year or two because if anything amiss is there, he will be frightened about his retirement benefits. Now, young men who are also bachelors are being posted for years together. Therefore, if the hon. Minister and his Ministry want to control the pilferage and reduce robbery, no officer should be retained for more than one year in any major goods shed.

If you want a quick turnover of wagons, you should increase the number of you, weigh-bridges. There is only one weigh-bridge for every major goods shed. Increase the number of the weigh-bridges. They are being fabricated in our country. You need not spend any foreign exchange for them. I think the Minister should realise that point.

Another suggestion that I wish to make in the interests of the Railways is this. Let there be no alteration or modification to the railway bungalows and also the 900 saloons. There must be saloons because the nature of the work is such that the officer needs them and he must travel in them. Members of Parliament may ask why there are so many saloons. Saloons are very essential because of the nature of the work they do. But let there be no modification at this hour when you say that the Railways are running at a loss. After all, you are submitting only a Rs. 1.3 crore surplus Budget and that to by increasing the freight rate. There should be strict instructions that there should be no alteration or modification to the bungalows or to the saloons by the Railways.

Now, about the prevention of accidents, accidents can be prevented.

Twenty thousand unmanned level-crossings are there, and many accidents do take place. And the States do not come out to share part of the expenditure. I have myself seen two accidents at these unmanned gates, because they are not maintained well by the Railway's Engineering Department. After all, it is only 12 feet wide and crossing track about 20 feet long. That track should be maintained either by concreting or by gravelling or by putting wooden slabs. But what is it? One foot mud is there. A lorry heavily laden comes. On seeing the engine, the lorry driver thinks that he can pass through. But when he gets over the track, the wheels get stuck into that one foot deep mud and he is unable to move the lorry. Therefore, he is run over. I saw it with my own eyes. It happened on the 8th of April, 1967, to the Mussoorie Express. And I also saw with my own eyes what happened to a bullock-cart. A man was unyoking the bull. It ran away leaving the cart on the track. When I went and saw, there was one foot deep mud. The wheels could not cross the track. So, instead of putting a man there—there are 20,000 unmanned gates by giving him Rs. 137, the minimum wage, including dearness allowance and all that, if you can spend Rs. 200 or Rs. 300 per gate by cementing or concreting or gravelling or wooden-packing, you can avoid such accidents. These are all good suggestions that I am giving to curtail expenditure. So many Members say that accidents happen. Exactly, accidents do happen because there is no proper maintenance of the engines. I may tell you, Mr. Vice-Chairman. When the English men were here, they had 8,000 engines and ran only 3,000 trains. That means that each train had an average of 2½ engines. But what is that which you have? You have 11,000 engines for running 10,500 trains. How can your engines be maintained properly? What happened at Kuppam? Although that engine was booked for the renewal of the vacuum chamber, no renewal of the vacuum chamber took place.

[Shri T. V. Anandan.]

because the engine was not sent for that purpose to the Bangalore or the Madras Loco Shed. How can a worker go and remove that defective vacuum chamber and put a new chamber? These are the things about which the hon. Minister should know if he wants to avoid accidents. Yesterday we saw in papers that the Howrah Passenger train got derailed. All these things happen because you do not provide them with tools and appliances. There are no stores. In the absence of these things you cannot expect railway men to perform their duty efficiently. You do not have enough of engines and carriages. I know in those days if an engine went to the workshop, it took 18 days. There are 4,000 parts in a locomotive. How can a worker, whatever his efficiency, do it in six days now? Another wonderful thing I am going to say .

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): No time, please.

SHRI T. V. ANANDAN: You have got 99,000 bridges here in this country, major, medium and minor. But do you have permanent maintenance staff for these 99,000 bridges? You do not have. You have permanent Bridge Inspectors, permanent Bridge Engineers, permanent Bridge Chief Engineers, all of them permanent officers, then why not have permanent class III, class IV employees for permanent maintenances of these bridges? Because you do not have permanent maintenance staff, after 20 years of service 75, men having served as casual labourers for 20 years are going to be sent out in Madras.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): You should finish. Thank you very much.

SHRI T. V. ANANDAN: Then, there should be no recruitment at all hereafter. Instead of recruitment you promote the existing employees from class IV to class III, from class III to class II and from Class II to class I.

Put a moratorium at least for one u* two years on recruitment. You can save so many crores of rupees that way instead of enhancing the freight rate and upsetting the economy of the country.

SHRI BALACHANDRA MENON (Kerala). Mr. Vice-Chairman, Sir, the present situation has arisen as a result of mismanagement and inefficiency on the Railways. We are really surprised why we should be called upon to pay more for bad service.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) in the Chair.]

After all, if I have to pay a higher fare for my ticket or higher freight for the goods that I send, you should serve me better. But you do not do that. And what is the reason that the Government gives? They say they do not do that because, after all, it is a public utility service and, therefore it is not being run for profit. Actually everything is running on profit motive or has to. If you are not able to give proper service, there is no justification for you to ask for higher fares. You do not deserve it.

Sir, I want to speak only on a few points. The first thing is general inefficiency. At no time did we have so much of inefficiency as we are having today. The proverbial late coming of our trains, the ticketless travel, all these have become a permanent feature in our country. A few days ago when I was coming this side I had occasion at Nagpur to see a large number of people getting into our carriage. I asked the Ticket Examiner why he allowed them inside. He gave me a lecture about the inefficiency of those who are in power. This is the sort of people we are having and this is the respect they are having for the Railway Administration. Why is it so? It is because we have really not taken the employees into confidence. As long as we do not do that, this sort of thing will continue because they have no interest.

I would, suggest that strong action should be taken against those who are not prepared to send out tickedess travellers. It is these ticketless travellers who are making the maximum use of the railway facilities.

Sir, we travel in railway carriages which do not have light. We have bath rooms which do not have water. Fans do not work. These can be set right immediately because they do not cost you much.

The next point which I want to make is your attitude towards railway development in Kerala. People will wonder why every time we speak so much about Kerala. We are forced to speak because of the neglect of Kerala. During the last three Plan periods there has been no development of railways in Kerala. Marx once said that British imperialism unconsciously helped India's liberation by the construction of railways. The Britishers at least saw the importance of railways for exporting raw materials from our country. In a country where you get enough coal there is every possibility of the workers and the people themselves understanding the implications of railways and their role in development. Now our people know the importance of Railways, how it helps to open up backward areas.

Development of railways is all the more important in a State like Kerala which produces commodities for export and has to import rice. Swift movements will be possible only if you have a greater number of railway wagons and improved railway facilities. Throughout this period you have done nothing either in the Kashmir region or in Kerala for the development of Railways. These are the two States which continue to be backward. Something has got to be done. I would, therefore, suggest that we immediately take up at least some of the important railway lines in Kerala. For sending out our produce it requires three transshipments. Now we have to send our produce through country crafts and then the metre gauge and

finally 'through the broad gauge, it requires so much of time and money which means so much cost. We have a railway line up to Idukki but it does not go up (• Alleppey which is one of the most important industrial centres. No new Shastri Road is to be made on the side of the railway. We do not have a coastal railway. Alappuzha was a very flourishing trade and flourishing industrial centre. For its development the most important thing is the extension of a railway line. I would, therefore, plead through you, Sir, that the question should be taken up immediately. This is the only way you can benefit Alleppey which has lakhs of coir workers. This industry is almost dead at the moment. New industries also can come up provided there is this coastal line. I would, therefore, earnestly request you to help the development of Kerala by giving us this railway. If Kerala has to come up to the level of other States, the railway system has got to be developed first. For the two or three important railway should be taken up like the railway line from Ernakulam to Alleppey and Quilon, the second from Trichur to Kollengode which will connect Pollachi and other areas in Madras and the third connecting Madras with Cannanore-Calicut Line».

Kerala has got only 4 K.M. of railway line for every lakh of population as against 12 K.M. in Madras and 10 K.M. in Mysore. Is this not scandalous? This is what obtained in the British period and we have not improved since then.

The Railways are a State enterprise. Why not set up more factories connected with railways in our part of the lands? In Kerala, for example, you can have a full-fledged saw mill along with the creosoting plant at Glavakot because there is availability of sufficient timber. This will help Kerala known for its chronic unemployment.

Then, during the Third Plan period we were promised an integral coach factory at Quilon. Why not at once

[Shri \Balachandra Menon.]

it now? Since we have got a metr J gauge section, we can hav^ the metr. gauge integral coach factory at Quiloi. or some other centre.

Further, I would request that _ a major repair shop for carriage... wagons, locomotives, etc., nay be opa ed soon in some important centre U-Kerala. These are things which wiL help us a good deal. And ^e earnestly request the Ministry to understand the importance of more railway lines for Kerala which is so backward. It should be helped to come up to the level of other States and for this the

railway is Use key factor. Other-6 P.M. wise, it is impossible to .ake all the commoditieg through country-crafts, then have one trans-shipment and take them to a metre-gauge carriage and them again to

broad-gauge. This would involve SJ much of cost that the industrialists will not come there. Now if you are reaiy serious about the industrial Policy Resolution and if you are reaily serious to see that those, backward States should come up to the level of other States the first thing to do is to opa tj new rail-way liiis Th tnui you can do and that is UK minimum which we can expect from you.

Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA): The House stands adjourned till - 11 A.M. tomorrow.

The Hous-i then adjourn? i at one minute past six of the clock, till eleven of the ci°ck on Tuesday, th, 18th June, 1967.