

شری عبدالغنی : جناب  
میں نے چاہا کہ آپ کا وقت  
ضائع نہ کروں -

†[श्री अब्दुल सनी : जनाब, मैंने चाहा  
कि आपका वक्त ज़ाया न करूं।]

**THE BUDGET (RAILWAYS), 1965-66—  
GENERAL DISCUSSION—  
continued**

SHRI P. N. SAPRU (Uttar Pradesh) : Mr. Chairman, I would like to offer a few remarks on the Railway Budget. Now, the first question that I would like to refer to is that of overcrowding in our railway trains, particularly in our third class compartments. It is a disgusting sight for any human being to see overcrowding in our third class carriages. I know that the Railway Administration has been endeavouring to tackle this problem, but I wish it were possible for us, before we decided to raise the fares and freight, to do something for the poor harassed third class passenger.

The second point that I would like to say something about is the lot of the second class passenger. He has hardly figured in our discussions. We have introduced a number of air-conditioned vestibuled trains for third class passengers. In the case of those who travel second class this fare approximates the second class fare. I would like these trains to be encouraged, so that a larger number could travel.

Also I should like to have some arrangement for the sleeping accommodation of second class passengers. I am told—I do not know whether I am right, and the hon. Railway Minister for whom we have all very high regard will correct me if I am wrong—that it is not possible to get reserved sleeping accommodation in second class compartments. You can reserve sleeping berths in third class compartments but you have no sleeping berths in second class compartments. The second class is used by a large

[ ] Hindi transliteration.

number of middle class people in this country and some consideration should be shown to them.

The third point that I would like to emphasise is—I am not going into the financial details of the Railway Budget but I offer a few points as a railway passenger—our catering arrangements are going worse every day. It is in the first place difficult even for an air-conditioned passenger to get his food in time. But I pity the lot of the poor third class passenger. He cannot get the food that he wants and the food supplied is not up to the mark. I do not know whether adequate steps are taken to ensure that the food supplied is of a satisfactory character.

Then I would like to refer to the fact that we have no arrangements for cool water in our railway trains. I have experienced that difficulty myself. In the old days we used to have some sort of a compartment where we could get ice for cooling our water, and we could get lemonade or soda or squash, and we had the American Coca Cola. We have no arrangement of that type now and I think some arrangement of that type is necessary for the comfort of the average person.

Then so far as this increase in fares is concerned. I know that it is of a slight character but it will enhance the cost of living at a time when the cost of living is giving trouble to a large number of people. All of us feel the pinch. Even those who are more affluent than the ordinary working class people feel the pinch these days, and I do not think that this is exactly the time when there should be any increase in fares. Remember, Sir, that so far as this country is concerned no one travels for pleasure.

[THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair]

Sometimes it becomes a social duty to travel. One's uncle is dead and one has got to pay a visit, or if there is a marriage, one has got to pay a visit. Sometimes you have old ladies who have faith in pilgrimages. I may have no faith in those pilgrimages but I must know how to respect the faith of

LShri P. N. Sapru

other people, and they undertake these journeys on these pilgrimages. Therefore, we should not do anything which would add to the cost of living.

SHRI AWADHESHWAR PRASAD SINHA (Bihar) : The increment is only homoeopathic.

SHRI P. N. SAPRU : I would also like to say that it is an unaesthetic sight to see overcrowding in our railway platforms, particularly in the bigger stations. We are charging our people 10 paise for a platform ticket, but I do not know whether, if an increase has to be made, it would not be better to charge those who visit our platforms. Some of them easily can do without visiting the platforms. If a person has to be seen off, he can be made to take with him two persons instead of five persons of the family.

I have also to make a reference—and I have been doing so for the last so many years—to the Railway Service Commission. The work done by the Commission is, I think, of a valuable character. But what I would like to see is that the Commission should be given a statutory character. I do not think we should have Commissions of this character without an Act to define their status and their power. It is in my opinion, Madam, necessary to entrust the work of tendering advice on disciplinary matters to this Commission.

This experiment should be tried. Then, I would say one or two words about the operational efficiency of our railways. I do not think that we can be proud of it. The trains do not run to time. The other day I was travelling between Delhi and Allahabad by a train which left at 8.20 at night, and it was nine hours late. I was told that there had been an accident between Shikohabad and Etawah and that trains were running late on account of this accident. We should ensure that there is greater safety so far as travel is concerned, and we should also ensure that there is security of traffic. We must make adequate arrangements for ensuring that there is

security of travel, particularly it is undesirable that there should be any theft in our Railways. Our women should be enabled to travel in safety. Women passengers are not accustomed to travel without men accompanying them. But times are changing. Our girls are now reading in schools and colleges, and it should be made possible for them to travel without any danger to their lives or their honour.

Then, I would like to say that the Railways are our greatest national undertaking. I am a firm believer in public sector, and I am proud of the fact that we have nationalised the wheel, but there is no magic in the word 'nationalisation'. But nationalising a concern, you do not necessarily make it better than a private concern. Therefore what we should aim at is that our railway employees should have a share in the management of the railways. I know that we have Class I and Class II officers to manage the Railways. I know that the General Manager of a railway is a very important person, and so also the Members of the Railway Board. But what I want is that there should be an opportunity for the man who joins the Railways in a humble capacity to rise to a high position. In the Directorate which advises the Railways to run or administer the organisation, there should be representation for the 15 lakh people that we have employed in our Railways. And I am a great believer in joint ownership or in joint partnership. I think the time has come when we should take steps to introduce this joint partnership in the Railways. The railway employee must be made to feel that he is a partner in a great national undertaking and that opportunities are open to him of rising to the highest position even if he starts as a humble clerk or as a humble worker in our Railways. Therefore, the experiment of associating men drawn from the rank and file of our Railways with the administration should be tried and there should be some representation for these men on the Railway Board itself. The Railway Board is a high-powered body. It has got a lot of experience. And I know that the men who are Members of the Railway Board are all officers of high ability. But the fact is that men from the lowest run of the ladder may have something to contribute also there and I think we should think along those lines.

Now, Madam, I would like to say that the one thing which dominates our thought so far as the Railway Administration is concerned, is that we should get good revenues from them for the purpose of adding to our General Revenue. Now that should not be the criterion. The Railways should be looked upon as a national concern, and we should attach more importance to the amenities that are to be given to the passengers and to the consideration that we should show to the lowly-paid employees of our Railways than anything else. I think the Railways should be worked in such a manner as to break down the barriers which divide man from man and to help demolish or do away to a certain extent the class distinction. They should be utilised for removing class barriers.

Thank you for the time that you have given me.

**श्री ए० बी० वाजपेयी (उत्तर प्रदेश) :** महोदया, मुझे खेद है कि रेलवे बजट पर मंत्री महोदय की कोई छाप नहीं है और अफसरों का प्रभाव स्पष्ट दिखाई देता है। यह परम्परावादी पुराने ढर्रे का, घिसा पिटा हुआ बजट है जिसमें न तो विकासशील अर्थ-व्यवस्था आवश्यकताओं को ध्यान रखा गया है और न आर्थिक पुर्ननिर्माण के लिए किस प्रकार के परिवहन के साधन हमें जुटाने हैं उनकी चिन्ता की गई है। हर साल जब रेलवे बजट पेश होता है, तो उसमें हम देखते हैं कि खर्च का अनुमान ज्यादा लगाया जाता है और आमदनी कम करके आंकी जाती है। नतीजा यह होता है कि प्रति वर्ष बचत अनुमान से ज्यादा होती है। इस साल के बजट में यही स्थिति है। सन् 1963-64 में यात्री यातायात में, पैसेंजर ट्रेफिक में, 5 करोड़ की अधिक आमदनी हुई है। माल ढोने में साढ़े तीन करोड़ रुपये की अधिक आमदनी हुई है, और निलंबित लेखों में 1.3 करोड़ रुपये की बचत हुई है। कुल मिला कर 10 करोड़ रुपये की बचत हुई है। लेकिन इसका अनुमान पहले से नहीं लगाया गया। जो बचत का संशोधित अनुमान है, वह

37.75 करोड़ है। जो नकद बचत हुई है, वह 49.24 करोड़ है। आमदनी का अनुमान कम लगाना और खर्च को बढ़ाना कर दिखाना, यह कभी भी रेल मंत्री को या रेलवे बोर्ड को सही नतीजे पर पहुंचने में सहायता नहीं दे सकता।

जब आमदनी कम आंकी जाती है और खर्चा ज्यादा समझा जाता है, तो फिर यह लोभ होता है कि यात्रियों का किराया बढ़ा दिया जाय, माल भाड़े की दर में वृद्धि कर दी जाय। इस साल भी ऐसा ही किया गया है। मैं चाहूंगा कि सदन इस वृद्धि के खिलाफ अपनी आवाज उठावे, क्योंकि यदि हमने रेल मंत्री को सरलता के साथ यह वृद्धि कर लेने दी, तो पता नहीं 27 फरवरी को कितनी वृद्धियों का सामना करना पड़ेगा। यह रेलवे बजट बताता है कि हवा का रुख किधर जा रहा है।

रेलों में घाटा नहीं है। जनरल रेवेन्यू में, सामान्य राजस्व में, रेलें अधिकाधिक हिस्सा दे रही हैं। कितना हिस्सा देना चाहिए, इसका भी अभी अच्छी तरह से निर्धारण नहीं हुआ है। लेकिन वह योगदान बढ़ता जा रहा है, और फिर कहा जाता है कि कर्मचारियों को हमने जो महंगाई भत्ता दिया है, उसे किराया और भाड़े की दर बढ़ा करके पूरा किया जायगा। मेरा निवेदन है कि कहीं न कहीं सदन को, संसद को, इस बात पर अंकुश लगाना होगा कि रेलें जनरल रेवेन्यू में अपना कितना योगदान दें। उसके पीछे कोई सिद्धांत होना चाहिये, उसूल होना चाहिये। महोदया, आप देखें कि सन् 50 से 60 तक यह योगदान 4 प्रतिशत था। सन् 61 में बढ़कर सवा चार प्रतिशत हो गया। सन् 63 में साढ़े चार प्रतिशत और सन् 64 में पौने 6 प्रतिशत हो गया है। यह किस आधार पर किया गया है? सरकार कर्जा लेती है 4 फीसदी से कम भी की दर पर, किन्तु रेलों से अंशदान लिया जा रहा है पौने छः फीसदी की दर पर। इसका क्या औचित्य है? रेलें मनाफा करें, सामान्य

[श्री ए० बी० वाजपेयी]

राजस्व में अधिक योगदान दें, राष्ट्र के आर्थिक पुनर्निर्माण में हिस्सा बतायें, इसका कोई विरोध नहीं करेगा। लेकिन इस योगदान के कारण रेलें घाटे में चलती हैं, यह बता दिया जाय और फिर उस घाटे को पूरा करने के लिये किराया बढ़ाया जाय, माल भाड़े की दर में वृद्धि की जाय, इसका समर्थन नहीं किया जा सकता है।

महोदया, सन् 55 से लेकर अब तक, पिछले दस वर्ष में रेल के किराये में 30 फीसदी की वृद्धि हुई है। सन् 55 में 10 फीसदी रेलवे के किराये बढ़े थे और सन् 57 में किराये पर जो कर लगाया गया, वह भी 10 फीसदी था। रेल मंत्री ने अपने भाषण में कहा है कि किराये पर कर लगाया गया था, वह तो राज्यों को मिलता है, वह रेलवे के खजाने में नहीं आता है। मैं यह बात स्वीकार करता हूँ कि वह रेलवे के पास नहीं आता। लेकिन जिस जेब में से निकाला जाता है, वह जेब तो एक ही है। चाहे रुपया राज्यों को जाय, चाहे रेलों को जाय, देने वाला एक ही है। चाहे छुरी तरबूज के पर गिरे, चाहे तरबूज छुरी के ऊपर गिरे, कटेगा तो तरबूज ही।

रेलवे मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम सुभग सिंह) : उलटा कट गया।

श्री ए० बी० वाजपेयी : उलटा कट गया, तो भी तरबूज ही कट गया। वह हिस्सा रेल किराये का अगर राज्यों को दिया गया, इस लिये उसे बढ़ा हुआ किराया न माना जाय, यह बात मेरे गले के नीचे नहीं उतरेगी। और अभी भी तीसरे दर्जे में 800 किलो मीटर तक के किराये में 10 फीसदी की वृद्धि की जा रही है। 50 किलो मीटर वालों तक को भी नहीं छोड़ा गया है। नतीजा यह है कि पिछले दस साल में रेल के किराये में 30 फीसदी की वृद्धि हुई है। क्या यह वृद्धि आवश्यक थी? रेलवे की अर्थ व्यवस्था तो यह नहीं कहती कि आप जनरल रेवेन्यू में अपना अंशदान बढ़ाते

जायें और फिर किराया बढ़ा कर, माल भाड़े की दर बढ़ा कर, उस वृद्धि का समर्थन करें। इस सम्बन्ध में एक निश्चित नीति तय होनी चाहिये। जनरल रेवेन्यू को रेलवे कितना हिस्सा दे, किसी सिद्धांत के आधार पर, रेलवे की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुये, उसके विकास का चिन्तन सामने रखकर, कोई फैसला किया जाय। अभी तक इस सम्बन्ध में कोई ठीक नीति नहीं बनी है।

माल भाड़े की दर भी बढ़ाई गई है। यह दर भी पिछले अनेक सालों से बढ़ रही है।

1 अक्टूबर, 1958 को 4 फीसदी दर बढ़ी थी, 1 अप्रैल सन् 60 को 5 फीसदी, 1 जुलाई सन् 61 को भी कुछ वृद्धि की गई थी और पिछले साल हमने 2 फीसदी वृद्धि की थी। होना तो यह चाहिये कि एक फ्रेट स्ट्रक्चर कमेटी गठित की जाती और उसकी सिफारिश के अनुसार यदि वह आवश्यक समझती, तो माल भाड़े की दर में वृद्धि का विचार किया जाता। फ्रेट स्ट्रक्चर कमेटी का गठन नहीं किया गया और मंत्रालय ने एकतरफा फैसला कर लिया। लोहा और इस्पात सीमेंट, पत्थर, चूना और कच्ची धातुओं के भाड़े में 4 से लेकर 7 फीसदी तक की वृद्धि की जा रही न, और निरुपद्रव पैट्रोलियम के भाड़े की दर में 8 फीसदी की तक वृद्धि की जा रही है, हमें इसे राष्ट्रीय अर्थ व्यवस्था की पृष्ठभूमि में देखना होगा। हमारी अर्थव्यवस्था एक तनाव, एक दबाव में से निकल रही है। चीजों के दाम बढ़ रहे हैं, मुद्रास्फीति हो रही है और ऐसा कोई भी काम जो भावों में वृद्धि करेगा, मुद्रास्फीति को बढ़ाएगा, उचित नहीं कहा जा सकता। जब शास्त्रीजी ने अपना मंत्रिमंडल बनाया तब उन्होंने घोषणा की थी कि चीजों के बढ़ते हुए दाम हमारी सब से बड़ी समस्या है और हम उन्हें कम करने के लिए कदम उठाएंगे। किन्तु चीजों के दामों में कोई कमी नहीं हुई है, शायद चीजों के दाम कम होना इतना सरल भी नहीं है, यह एक पेचीदा समस्या

है जिसको दो तीन महीने में हल नहीं किया जा सकता लेकिन कम से कम सरकार इतना तो कर सकती है कि चीजों के दाम कम करने के लिए कोई ठोस प्रभावकारी कदम न उठाए तो ऐसा काम भी न करे जिससे दाम बढ़ें, मुद्रास्फीति हो। आज अर्थव्यवस्था ऐसी है कि उसमें आप किसी चीज पर कितना ही कम कर क्यों न बढ़ाएं, कितना ही कम भाड़ा क्यों न बढ़ाएं, बाजार में एक हवा फैल जाती है और आम आदमी तक, उपभोक्ता तक वह पांच नये पैसे की वृद्धि बीस पच्चीस पैसे में बदल जाती है। इस पृष्ठभूमि को यदि ध्यान में रखा गया होता तो फिर किराए में या मालभाड़े की दर में वृद्धि करने की आवश्यकता नहीं पड़ती। मगर मुझे ऐसा लगता है कि वह सब योजनापूर्वक हुआ है, अभी तो रेल मंत्री जी वृद्धि का प्रस्ताव ले कर आए हैं और आगे वित्त मंत्री जी भी कुछ प्रस्ताव ले कर आएंगे और शायद जनता को, संसद् को उसी के लिए तैयार किया जा रहा है। इससे आर्थिक स्थिति और भी गम्भीर बनेगी।

आखिर, रेल और सड़क परिवहन में प्रतियोगिता हो रही है। अभी आप यह दावा कर रहे हैं कि रेलों की माल ढोने की जितनी क्षमता है उतनी क्षमता का उपयोग हो रहा है और कुछ क्षमता हम और भी काम में ला सकते हैं। और मुझे यह स्वीकार करने में संकोच नहीं है कि माल ढोने के क्षेत्र में सचमुच रेलों ने अच्छा काम कर के दिखाया है, उसके लिए उनकी तारीफ़ होनी चाहिए, लेकिन भाड़े की दर में वृद्धि करने का औचित्य कहाँ है? आखिर सड़क परिवहन की प्रतियोगिता में आपको टिकना है, रेल और रोड कास्पीटेशन जो हो रहा है उसमें अगर आप चाहते हैं कि आपके ग्राहक आपके साथ रहें तो फिर इस समय भाड़े की दर में वृद्धि न की जाती, तो ज्यादा अच्छा होता। यह भी कहा जाता है कि हम कर्मचारियों को महंगाई भत्ता दे रहे हैं, हमारे खर्चे बढ़ गए हैं चीजों के दाम बढ़ गए हैं। क्या ये बातें

रोड ट्रांसपोर्ट पर लागू नहीं होती हैं? वहाँ भी गाड़ी की कीमत बढ़ी है, पुर्जों की कीमत बढ़ी है, वहाँ भी कर्मचारियों को अधिक वेतन देना पड़ता है, मगर जिस अनुपात में रेल के किराए बढ़े हैं या रेल के भाड़े की दरें बढ़ी हैं क्या उसी अनुपात में रोड ट्रांसपोर्ट ने भी यात्रा का किराया और माल ढोने की दर बढ़ाई है?

SHRI N. PATRA (Orissa) : They are also increasing the fares.

श्री ए० बी० वाजपेयी : इतने नहीं।

श्री राम सुभग सिंह : कोट कीजिए।

श्री ए० बी० वाजपेयी : मैं कोट करने को तैयार हूँ और अगर रेल मंत्री जी चाहें तो उनका मंत्रालय ही ये आंकड़े दे सकता है। हम लोग दिल्ली में देखते हैं, दिल्ली से कलकत्ता तक जो माल ढोया जाता है उसके भी आंकड़े अगर इकट्ठा किए जाएं तो मालूम होगा कि जिस अनुपात में रेल ने वृद्धि की है उस अनुपात में रोड ट्रांसपोर्ट ने वृद्धि नहीं की। फिर भी वे मुनाफ़ा कर रहे हैं, लोगों को अच्छी सेवा दे रहे हैं, वहाँ चोरियों का डर कम है, दरवाजे से माल ले जा कर दरवाजे पर उतारा जाता है और इसीलिए सड़क परिवहन की प्रगति हो रही है। रेल को उस प्रगति से ईर्ष्या नहीं करनी चाहिए। अगर स्वस्थ प्रतियोगिता हो तो इसमें देश की अर्थव्यवस्था को लाभ होगा लेकिन अपनी सेवा में सुधार किए बिना अगर माल भाड़े की दर बढ़ाई जाएगी तो आमदनी कम होगी और आमदनी बढ़ाने का जो उद्देश्य है वह पूरा नहीं होगा। यात्रियों की संख्या बढ़ रही है और रेलें अगर सब यात्रियों को ढो सकें, जो मजबूर हो कर बस से यात्रा करते हैं उनको भी अपनी तरफ़ आकृष्ट कर सकें तो फिर बिना किराया बढ़ाए हुए अधिक आमदनी प्राप्त की जा सकती है।

महोदया, रेल दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में एक अलग समीक्षा रखी गई है। उसमें यह

[श्री ए० बी० व जेपी]

दावा किया गया है कि 1963-64 में रेलों में अब तक के रिकार्ड के अनुसार सब से कम दुर्घटनाएं हुई हैं। इसके समर्थन में कुछ आंकड़े भी रखे गए हैं। आंकड़े ऐसी वस्तु हैं जिनसे कोई भी निष्कर्ष निकाला जा सकता है और आंकड़ों को उपस्थित करने का भी एक तरीका हो सकता है। इस समीक्षा में दिए हुए आंकड़ों से यह बात साफ है कि सवारी गाड़ियों की टक्कर की दुर्घटनाएं बढ़ी हैं। 1962-63 में 24 दुर्घटनाएं हुई थीं और 1963-64 में 30 दुर्घटनाएं हुईं। सवारी गाड़ियों के पटरी से उतर जाने की 160 दुर्घटनाएं हुई हैं जिनमें 34 व्यक्ति मरे हैं, 301 व्यक्ति घायल हुए हैं। 1963-64 में गम्भीर दुर्घटनाएं कुल 9 हुई थीं लेकिन 1964-65 में दिसम्बर तक गम्भीर दुर्घटनाओं की संख्या 11 है जिसमें 20 लोग मरे हैं और 186 घायल हुए हैं। मेरा निवेदन है कि दुर्घटनाएं होती नहीं हैं, की जाती हैं। तूफान से या प्राकृतिक प्रकोप से जो दुर्घटना हो जाय उसके सम्बन्ध में मैं नहीं कहता, लेकिन इस समीक्षा में भी स्वीकार किया गया है कि 67.2 परसेंट दुर्घटनाएं ह्यूमन फैल्योर, मानवीय विफलता, के कारण हुई हैं। टक्कर या पटरी से उतरने की कुल 1418 दुर्घटनाएं हुईं जिनमें से 953 दुर्घटनाएं कर्मचारियों की गलती के कारण हुईं। मनुष्य मशीन नहीं है, कभी कभी गलती कर सकता है लेकिन क्या रेल मंत्रालय ने इस बात की व्यवस्था की है कि कर्मचारियों को काम करने के लिए ऐसी सुविधाएं दे जिनमें दुर्घटनाओं की सम्भावना अगर नामशेष नहीं तो बहुत कम हो जाय। कुंजरू कमेटी ने दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में जो सिफारिशें की थीं, जिन कमियों और खामियों की ओर संकेत किया था वे अभी तक जारी हैं। कुंजरू कमेटी ने कहा था कि कर्मचारियों की कमी है, स्टेशन मास्टर, सहायक स्टेशन मास्टर, श्रेणी में, फायरमैन की श्रेणी में और जो पर्सनल-वे-इंस्पेक्टर हैं उनकी श्रेणी में। क्या मंत्री महोदय यह दावे के साथ कह सकते

हैं कि सहायक स्टेशन मास्टर, स्टेशन मास्टर की श्रेणी में अब जगहें खाली नहीं पड़ी हैं। मेरा इस श्रेणी से सम्बन्ध है और मैं जानता हूँ कि आज भी स्थान खाली है, कर्मचारी छुट्टी नहीं पा सकते क्योंकि रिलीफ नहीं है और ऊपर से तुरा यह है कि कर्मचारी स्टेशनों से कम किए जा रहे हैं।

मेरे पास एक उदाहरण मौजूद है। सदरन रेलवे के जनरल महोदय ने अभी एक आदेश निकाला है कि मंगलपेट और रेणिकुण्डा लाइन पर हर एक स्टेशन से एक सहायक स्टेशन मास्टर कम कर दिया जाय और उन्होंने आदेश दिया है कि अब हर एक को बारह-बारह घंटे काम करना होगा, हफ्ते में 72 घंटे, 48 घंटे नहीं। मंत्री महोदय इसके बारे में पता लगाएं। अगर एक कर्मचारी प्रतिदिन बारह घंटे काम करेगा, जब उसे छुट्टी चाहिये, छुट्टी नहीं मिलेगी, तब उसकी कार्य करने की शक्ति जवाब दे जायगी, दुर्घटना की आशंकाएं बढ़ जायंगी। इस बात का प्रयत्न होना चाहिये कि जितने भी पद रिक्त हों वे पद भर दिये जायें और कर्मचारियों को छुट्टी देना जब आवश्यक हो तब उनको छुट्टी दी जाय। दुर्घटनाएं कम करने के लिये जो रूल्स हैं उन पर भी पुनर्विचार होना चाहिए। अनेक नियम ऐसे हैं जो व्यावहारिक नहीं हैं और हमारे रेलवे बोर्ड के सदस्य भी जानते हैं कि सहायक स्टेशन मास्टर से, स्टेशन मास्टर से जितने नियमों का पालन करने की आशा की जाती है अगर वे उन नियमों का अक्षरशः पालन करेंगे जो कागज पर लिखे हुए हैं तो गाड़ियों का चलना रुक जायेगा, यातायात रुक जायेगा। नियम वस्तुस्थिति को देखकर नहीं बनाए गए हैं, दफ्तर में बैठकर बनाए गए हैं। यह ठीक है कर्मचारियों को शिक्षा देने का प्रबंध हो रहा है, उसका फल भी हमें दिखाई दिया है। लेकिन इस बात की भी आवश्यकता है कि इसको देखा जाय कि कितने नियम ऐसे हैं जो व्यावहारिक नहीं हैं और जिनमें संशोधन की आवश्यकता है।

कर्मचारियों की सेवा की शर्तों, उनकी सुविधाएं, ये भी बढ़नी चाहियें। रेलवे मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कहा है कि कर्मचारियों के जो दो फेडरेशन हैं उनके साथ हमारे बड़े अच्छे संबंध हैं। एक निवेदन मैं उनसे करना चाहूंगा। ये दोनों फेडरेशन सब रेलवे कर्मचारियों का प्रतिनिधित्व नहीं करते। जहां आपने एक फेडरेशन के अलावा दूसरे फेडरेशन को मान्यता दे दी वहां आपने इस बात को तो स्वीकार कर लिया कि एक उद्योग में एक ट्रेड यूनियन चलेगा यह बात गलत है। जब दो फेडरेशन चल सकते हैं तो श्रेणी के अनुसार कर्मचारियों के संगठनों को मान्यता क्यों नहीं दी जा सकती। 27,000 स्टेशन मास्टर तथा सहायक स्टेशन मास्टर हैं वे अपना अलग संगठन बनाए हुए हैं, आल इंडिया कर्मशियल क्लर्क्स एसोसियेशन अलग चला हुआ है, स्टेशनफर्स अपनी संस्था अलग बनाए हुए हैं, रनिंग स्टाफ के अलग संगठन हैं, क्योंकि जो दो फेडरेशन हैं ये न तो सब कर्मचारियों के हितों का प्रतिनिधित्व कर पाते हैं और न उनके हितों की रक्षा कर सकते हैं।

पाटिल साहब पी० एण्ड टी० में रह चुके हैं। मैं उनसे निवेदन करूंगा: क्यों नहीं रेलों में भी कर्मचारियों के संगठन डाक और तार विभाग की तरह से संगठित किये जायें। हर एक श्रेणी के अलग अलग संगठन हों और उनके ऊपर एक कनफेडरेशन बनाया जाय जो सब कर्मचारियों का मिल कर प्रतिनिधित्व करे। लेकिन हर एक श्रेणी की शिकायतें, हर एक श्रेणी की कठिनाइयां भी तो रेल मंत्रालय और रेलवे बोर्ड के सामने आनी चाहियें। अभी तक की जो पद्धति है उसमें सुधार की गुंजायश है। अगर आप सब कर्मचारियों को, सब श्रेणियों को संतुष्ट नहीं रख सकेंगे तो फिर रेल का एक पूर्जा बिगड़ने पर गाड़ी नहीं चलेगी। मुझे संतोष है कि स्टेशन मास्टर, सहायक स्टेशन मास्टर की कुछ कठिनाइयों की तरफ रेल मंत्रालय ने ध्यान दिया है, उनके वेतन दर बढ़ाए गए हैं, लेकिन जो बड़ोत्तरी

हुई है उसका अभी तक भुगतान नहीं हुआ है और बड़ोत्तरी इस ढंग से नहीं हुई है कि जिसमें हर एक कर्मचारी को फायदा हो। मेरे पास एक ऐसा उदाहरण मौजूद है कि जहां सीनियर कर्मचारी की तनख्वाह कम हो गई, जूनियर कर्मचारी की तनख्वाह ज्यादा हो गई। पहली अप्रैल को जो नए वेतन दर लागू किये उसका नतीजा यह हुआ कि जिनकी इन्क्रीमेंट की अलग-अलग तारीखें थीं वे घाटे में रहे। रेल मंत्रालय ने तय कर दिया कि 1 अप्रैल 1964 को नए ग्रेड कार्यान्वित होंगे इसका नतीजा यह हुआ कि 4 अप्रैल 1964 को जिसका इन्क्रीमेंट होना था वह मारा गया। सचमुच में उसे दो इन्क्रीमेंट मिलना चाहिये, एक तो इसलिये कि ग्रेड बढ़ा है और दूसरे 4 अप्रैल को जो उसका इन्क्रीमेंट ड्यू था वह भी उसको मिलना चाहिये। लेकिन उसे तो खाली चार, पांच नये पैसे का फायदा हुआ नए ग्रेड बढ़ने से। और फायदा उसको कुछ नहीं हुआ। सचमुच में तो होना यह चाहिये था कि हर एक कर्मचारी को 20 रु० एक मुश्त में वृद्धि दे दी जाती। नए आने वाले कर्मचारी अधिक पाएं और पुरानी सेवा किये हुए कर्मचारियों का वेतन न बढ़े यह चीज असंतोष पैदा करती है और इस संबंध में फिर से विचार होना चाहिये।

महोदया, कुंजरू कमेटी ने सिफारिश की थी कि रेलवे विभाग में 25 फीसदी जगहें रेल कर्मचारियों के लड़कों द्वारा भरी जानी चाहियें। क्या रेल मंत्रालय ने इस सिफारिश को माना है? 25 फीसदी जगहें यदि रेल कर्मचारियों के लड़कों से भरी जाने लगे तो फिर उन्हें अपना भविष्य सुरक्षित दिखाई देगा, मनोबल बढ़ेगा और वे और भी अच्छा काम करेंगे। रेल मंत्रालय अभी तक इस सिफारिश के बारे में चुप है।

एक घटना की ओर मैं संकेत कर दू। रेलवे बोर्ड किस तरह काम करता है इसका एक नमूना है। पूर्वोत्तर रेलवे के जो स्टॉफ



के कर्मचारी हैं उनसे कहा जा रहा है कि आपने जो 48 छुट्टियां अभी तक उठाई थीं उनके बदले में दरखास्त दीजिए। वे छुट्टियां वर्क-शाप के कर्मचारियों के साथ पूर्वोत्तर रेलवे में स्टोर्स के कर्मचारियों को भी मिल गई, उन्होंने मांगी नहीं थी, उन्हें दे दी गई। कहीं न कहीं गलती हुई होगी और 48 छुट्टियों का वे उपभोग कर सके। वे काम पर नहीं आए क्योंकि छुट्टी थी। अब रेलवे बोर्ड को पता लगा है कि स्टोर्स के कर्मचारी उन छुट्टियों के हकदार नहीं थे, छुट्टियां खाली वर्कशाप के कर्मचारियों के लिये थीं। तो स्टोर्स के कर्मचारियों से कहा जा रहा है कि 48 दिन की छुट्टियों की दरखास्त लाओ और अगर तुम्हारी छुट्टी बकाया नहीं होगी तो तुम्हारी तनख्वाह काटी जायेगी। यह कौन-सा न्याय है? गलती रेलवे बोर्ड करे और सजा पूर्वोत्तर रेलवे के स्टोर्स के कर्मचारी भुगतें। यह आर्डर, यह आदेश, वापिस लिया जाना चाहिये। स्टोर्स के कर्मचारियों को छुट्टियां दी गई थीं, उन्होंने छुट्टियों का उपभोग किया। अगर आप उनसे कहें कि उन छुट्टियों के एवज में तुम्हारी तनख्वाह काटी जायेगी तो यह उनके साथ अन्याय होगा, इसका कर्मचारियों को विरोध करना पड़ेगा। मैं चाहता हूं कि रेलवे मंत्री महोदय हर एक स्तर पर कर्मचारियों से सम्पर्क रखें। जो मान्यता प्राप्त संगठन हैं वे चिट्ठी लिखकर देते हैं कि जिनको मान्यता नहीं है उनसे उनको नहीं मिलना चाहिये तो मंत्री महोदय मिलने में झिझकते हैं, संकोच करते हैं। यह पद्धति ठीक नहीं है। आप केवल मान्यता प्राप्त संगठन के कर्मचारियों के मंत्री नहीं हैं, आप समस्त रेलवे कर्मचारियों के हितों के संरक्षक हैं और जहां दुःख हो, दर्द हो, जहां लोगों को तकलीफ हो, वह सुनने के लिये, उसका समाधान करने के लिये, उनको हरदम तैयार रहना चाहिये।

1 P.M.

रेलों में सुधार के लिए काफी गुंजायश है। जो काम रेलवे कर रही है वह कम तारीफ के

लायक नहीं है। दुनिया की प्रायः सब से बड़ी रेलवे हमारे देश में है जिसमें प्रतिदिन 50 लाख यात्री सफर करते हैं तथा 10 हजार गाड़ियां रोज चलती हैं। इस बड़े काम को और भी अच्छे ढंग से निभाया जा सकता है।

अंत में, मैं प्रार्थना करूंगा कि यात्रियों के किराये को परमात्मा के लिए वापस ले लीजिये, यह वृद्धि उचित नहीं है, इसका समर्थन नहीं किया जा सकता है और जो थोड़ी दूर के छोटे यात्री हैं उन पर भी यह बोझ डालें, यह ठीक नहीं है। श्री पाटिल साहब के नेतृत्व में रेलों और प्रगति करती इसकी आशा थी लेकिन इन बजट में उनके व्यक्तित्व का दर्शन नहीं है। हां, रेलवे बोर्ड की छाप साफ है। क्या ही अच्छा होता कि जो उनका प्रभावी व्यक्तित्व है वह रेलों में भी कुछ ऐसा परिवर्तन करके दिखलाता जिससे जनता समझती कि रेलों के पुराने ढर्रे में कुछ तबदीली हुई है! परन्तु मुझे कभी-कभी लगता है कि शायद रेलवे मंत्रालय उनके लिए थोड़ा पड़ता है और हाथ फैलाने के लिए उन्हें कुछ और जगह चाहिये। लेकिन जितना समय है उस समय का ठीक तरह से सदुपयोग किया जाय तो रेलों में पर्याप्त सुधार किया जा सकता है। कुछ किया भी जा रहा है। तीसरे दर्जे के यात्रियों की स्थिति में सुधार करना, उनको सुविधा देना, कर्मचारियों के साथ अधिक निकट का संबंध बनाये रखना, अगर इन बातों की तरफ ध्यान दिया जाय, तो स्थिति बदल सकती है। हमारी रेलवे व्यवस्था आज भी दुनिया की किसी भी रेलवे व्यवस्था की टक्कर में गर्व के साथ खड़ी हो सकती है। किन्तु उसमें कुछ कमियां और खामियां हैं जो खटकती हैं और उन्हें दूर करने का प्रयत्न किया जाना चाहिये। इस निवेदन के साथ मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं।

THE DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned till 2.30 P.M.

The House then adjourned for lunch at two minutes past one of the clock.



The House reassembled after lunch at half past two of the clock, THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) in the Chair.

श्री भगवत नारायण भार्गव (उत्तर प्रदेश) : उपसभापति महोदय, रेलवे संस्थान एक औद्योगिक संस्थान है। इसलिये जिस प्रकार से एक व्यापारी अपने कामकाज की देखभाल करता है, उसी प्रकार से दो दृष्टिकोण तो रेलवे संस्थान को अवश्य अपने सामने रखना चाहिये। एक तो यह कि अपने लाभ की ओर दृष्टि रखनी चाहिये, जिससे उचित और न्यायपूर्ण उपायों से जितना लाभ हमें हो सके, वह हो और जो हमको रुपया वसूल करना हो, उसकी वसूली ठीक हो। दूसरे हमारी ओर से जो निर्माण कार्य होते हैं, उनमें ध्यान रखा जाय कि किसी प्रकार का भ्रष्टाचार न हो।

ठेके दिये जाते हैं रेलवे में। पिछले सेशन में इसके सम्बन्ध में मेरा एक प्रश्न था। उससे मालूम हुआ कि ठेकेदारों के ऊपर लाखों रुपया बाकी है और ऐसे ठेकेदारों के ऊपर रुपया बाकी है, जिनके ठेके की अवधि समाप्त हो चुकी है। उनसे भी रुपया वसूल नहीं हुआ। ध्यान रखने की बात यह है कि ठेकेदारों से रुपया इस ढंग से वसूल किया जावे कि कम से कम उनका ठेका समाप्त होने से पहले रुपया वसूल हो जाय। अगर वे किसी कारण से नहीं देते हैं, तो उनके ऊपर आवश्यक कार्यवाही की जाय। इसके अतिरिक्त जो कर्मचारियों के ऊपर बिजली, पानी और अनेक प्रकार का बकाया होता है, उसके ऊपर भी ध्यान देना आवश्यक है। यह जो आज आपने रिपोर्ट निकाली है, इससे मालूम होता है कि 25 लाख रुपया केवल बिजली और पानी का लोगों के ऊपर सन् 1949 से बाकी चला आ रहा है। 15 वर्ष हो गये, परन्तु वह रुपया वसूल नहीं हुआ। इसका मतलब यह है कि अधिकारी लोग सजग और सतर्क नहीं हैं। एक औद्योगिक संस्थान के नाते रेलवे एडमिनि-

स्ट्रेशन को ध्यान रखना चाहिये कि जितना रुपया वसूल होने को है, वह ठीक समय पर वसूल हो और ऐसा नहीं हो कि वह रुपया बट्टेखाते में डालना पड़े। कोई व्यापारी यह नहीं चाहता कि उसकी रकम बट्टेखाते में पड़े। आपकी रिपोर्ट से मालूम होता है कि करीब डेढ़ करोड़ रुपये का नुकसान ऐसी ही उपेक्षा के कारण अधिकारियों की सतर्कता नहीं रही, उसके कारण हो गया।

इसके अतिरिक्त जो बिना टिकट के यात्री होते हैं, उनके सम्बन्ध में भी कोई सजगता नहीं देखी जा रही है। वैसे बिना टिकट के यात्री पकड़े जाते हैं और बहुत पकड़े जाते हैं, परन्तु मैं समझता हूँ कि आधे से कम पकड़े जाते हैं। सन् 1963, 1964 में बिना टिकट के यात्री 90 लाख पकड़े गये। मगर मैं समझता हूँ कि जो पकड़े नहीं गये, वे इनसे अधिक होंगे। मैं यह अपने अनुभव से कहता हूँ, जिसकी मैंने पहले भी चर्चा इस हाउस में की है और कंसल्टेटिव कमेटी में भी की है कि रेलवे कर्मचारी प्रोत्साहन देते हैं बिना टिकट की यात्रा के लिये। ब्रांच लाइन्स में अक्सर देखा जाता है कि स्टेशन आने के दो या तीन फरलांग पहले गाड़ी रोक दी जाती है और वहां जब सब उतर जाते हैं, तब गाड़ी चलाई जाती है। इस बात की ओर मैंने रेलवे अधिकारियों का ध्यान दिलाया है। मेरे साथ एक बार एक रेलवे के ऊँचे अधिकारी सफर कर रहे थे। मैंने उनसे कहा कि यह क्या बात है कि कोई स्टेशन ऐसा बाकी नहीं रहता जहां दो तीन फरलांग पहले गाड़ी न रुके। उस पर उन्होंने बड़ी दबी ज़बान में मुझसे कहा कि साहब, ड्राइवर, टी० टी० ई० और गाइड, ये तीनों मिल जाते हैं और तीनों मिल कर रुपया कमाते हैं, इस वजह से यह गाड़ी इस तरह से रुक जाती है। इस बात के लिये मैं आपसे निवेदन करूंगा कि पहले जो बिना टिकट के यात्रियों के सम्बन्ध में सर्वेक्षण हुआ था, उसको कई वर्ष हो चुके हैं, और अब उस सर्वेक्षण की फिर आवश्यकता है जिससे कि यह मालूम

[श्री भगवत नारायण भार्गव]

हो सके कि यह क्यों बिना टिकट के यात्रियों की संख्या बढ़ती ही जा रही है।

यह जो रेल का किराया बढ़ा है, इससे सरकार आशा करती है कि आमदनी बढ़ जायगी, परन्तु जितनी उनकी आशा है, मैं समझता हूँ कि वह पूरी नहीं हो सकती, क्योंकि थोड़े थोड़े फासले की यात्रा के लिये भी यदि आपने किराया बढ़ाया, तो यात्री लोग बसों के जरिए से चलने लगेंगे और दूसरी सवारियों के जरिये से छोटी छोटी यात्रा करने लगेंगे। रेल में वे लोग बैठेंगे नहीं, क्योंकि उनको रेल का किराया ज्यादा लगेगा। आपने जो सीमा रखी है, जिसमें कि किराया नहीं बढ़ा है, वह केवल 50 किलोमीटर है। 50 किलोमीटर होता क्या है? कुछ भी नहीं है।

रेल मंत्री (श्री एस० के० पाटिल) : बढ़ाया है, लेकिन थोड़ा बढ़ाया है।

श्री भगवत नारायण भार्गव : मैं यह अर्ज कर रहा हूँ कि यह जो किराया बढ़ाया है, वह चाहे अधिक हो या थोड़ा हो, इसका विपरीत प्रभाव पड़ेगा और आप जो आशा कर रहे हैं, वह आपकी आशा पूरी नहीं हो सकती। आप किराया तो बढ़ा रहे हैं, किन्तु विशेष रूप से किराये की आमदनी तीसरे दर्जे के यात्रियों से होती है और उनकी सुविधा के लिये आप क्या-क्या कार्यवाही कर रहे हैं, इसका आपने कोई स्पष्ट उल्लेख नहीं किया है। सन् 1950 में जब डवलपमेंट फंड बनाया गया था, उस समय यह तय किया गया था कि 3 करोड़ रुपया यात्रियों की सुविधाओं के लिये खर्च करना चाहिये। परन्तु सन् 50 से आज तक ऐसा कोई साल नहीं हुआ, जिसमें यह तीन करोड़ रुपया पूरा यात्रियों की सुविधाओं के लिये खर्च किया गया हो। इसमें हमेशा रुपया बचता रहा। जितना प्रावधान आप बजट में करते हैं यात्रियों की सुविधाओं के लिये या तो डवलपमेंट फंड से 3 करोड़ रुपया

खर्च करना है, वह पूरा खर्च होना चाहिये और यात्रियों की सुविधाएं मिलनी चाहिये।

तीसरे दर्जे के यात्रियों को अब भी भीड़ का सामना करना पड़ता है। इतनी अधिक भीड़ होती है कि कोई लेट तो सकता नहीं, रात में सो तो सकता नहीं। रात भर की यात्रा हो, तब भी एक के ऊपर एक चढ़ कर के चलते हैं। उनके लिये जो बाथ रूम या लैट्रीन, पाखाने वगैरह बने हुये हैं, वे बहुत ही अमुविधाजनक हैं और गाड़ियों में जितने लोग चलते हैं, उनके लिये वे पर्याप्त नहीं हैं। आपने जैसा फर्स्ट क्लास और सैकेंड क्लास के लिये प्रबन्ध किया है, वैसा ही प्रबन्ध उनके लिये होना चाहिये।

तीसरे दर्जे वालों के लिये डाइनिंग कांस नहीं रहती है। डाइनिंग कांस में ऊंचे दर्जे के लोग जा कर खाते पीते हैं। लेकिन जो स्टेशनों पर सामान मिलता है, उसके बारे में कई बार शिकायतें की गईं, अखबारों में भी शिकायतें की गईं कि वह अच्छी क्वालिटी का नहीं होता है और महंगा पड़ता है। इससे तो पहले जब आप निजी ठेकेदारों के हाथ में यह काम देते थे, तो भाव कम रहता था, क्योंकि उनको यह आशा रहती थी कि इस साल अगर हमको कुछ नुकसान होगा और हम काम अच्छा करेंगे, तो अगले साल फिर हमको ठेका मिलेगा और तब हम अपनी कमी को पूरा कर सकेंगे।

तीसरे दर्जे वालों के लिये जो बेटिंग शैंड होते हैं, उनकी भी बहुत कमी है। छोटे स्टेशनों पर नहीं, बीच के जो स्टेशन हैं, वहां सिवाय इसके कि यात्री धूप में बैठे रहें, कोई ऐसा स्थान नहीं होता है जहां वे आराम से बैठ सकें।

आपने जो यह बर्थ के रिजर्वेशन की प्रथा चलाई है, वह केवल बड़ी-बड़ी लाइनों पर है। मेरा निवेदन यह है कि ऐसी लाइनों पर भी, चाहे वे ब्रांच लाइनें हों, जहां पर रात भर का सफर हो और शाम से सुबह तक ट्रेन में बैठना पड़ता हो, यह सुविधा देनी चाहिये।

वर्ष के रिजर्वेशन में चोरबाजारी होती है, इसके ऊपर भी मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। इसमें भी रेलवे कर्मचारियों का हाथ बहुत कुछ होता है। यहीं दिल्ली में टेलीफोन करके पूछो कि, साहब, दो बर्थ चाहिये थर्ड क्लास की। उन्होंने कहा, "हां, हैं तो, आप आ जाइये।" वहां पहुंचे तो उन्होंने कहा, "अब तो एक बर्थ भी खाली नहीं है।" तब यात्री कहता है, "साहब, किसी तरह से चार बर्थ का प्रबन्ध कीजिये, हमें तो जाना बड़ा जरूरी है।" फिर उसने कहा, "अच्छा साहब, आप हमारा भी कुछ खयाल कीजिये।" इस तरह दो रुपया फी बर्थ उसने ले लिया और जहां एक भी बर्थ नहीं थी, वहां चार बर्थ वह रिजर्व कर देता है। यह बिल्कुल एक सच्ची बात है, जो मैं आपके सामने रख रहा हूँ।

**श्री राम सुभग सिंह :** यह आपका अनुभव है ?

**श्री भगवत नारायण भार्गव :** मैं अपने एक रिश्तेदार की बात बता रहा हूँ, जो कि मेरे पास ठहरे थे। वे गये और टिकट ले आये। उन्होंने मेरे यहां से टेलीफोन किया था। उन्होंने पहले कहा कि एक भी बर्थ खाली नहीं है, लेकिन वे गये और बर्थ रिजर्व करा आये। वहां पर एक मद्रासी साहब भी खड़े हुये थे, जिन्होंने यह कहा : "He seems to be very obliging." उसपर जो हमारे रिश्तेदार थे, उन्होंने कहा : "You first oblige them and then they will oblige you."

दूसरी बात जो मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ, वह यह है कि जिस प्रकार से आप इंडस्ट्रियल वर्कर्स को सुविधाएं देते हैं, वैसी ही सुविधाएं रेलवे कर्मचारियों को मिलनी चाहियें क्योंकि यह औद्योगिक संस्थान है। आप उनके लिये जैसा वेज बोर्ड बनाते हैं, वैसा ही इनके लिये बनाइये। इनको प्राविडेंड फंड की जो आप सुविधाएं अधिक से अधिक दे

सकते हों, वे इनको देना चाहिये। क्योंकि जिन से आप चाहते हैं कि ईमानदारी से काम करें उनको संतुष्ट रखना भी आपका कर्तव्य है।

नई लाइनों का जहां तक सवाल है मैं कहना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश इससे अधिक वंचित रहता है। और प्रदेशों में नई लाइनें डाली गईं, मगर कई वर्षों से मैं देख रहा हूँ कि उत्तर प्रदेश की उपेक्षा की जाती है। नई लाइनों के सम्बन्ध में मेरा एक सुझाव है। सम्भव है कि वह आपको अपील करे या न करे। वह यह है कि ऐसी बहुत-सी व्यापारिक मंडियां हैं और जहां बहुत व्यापार चलता है, ट्रैफिक चलता है लेकिन रेलवे लाइन नहीं है और इसकी वजह से लोगों को बड़ी असुविधा होती है, इसलिए मेरा नम्र निवेदन है कि हर संसद् सदस्य से आप सुझाव मांगें कि वह अपने क्षेत्र के सम्बन्ध में जहां बड़ी-बड़ी व्यापारिक मंडियां हैं और जहां ट्रैफिक ज्यादा है उनके सम्बन्ध में सुझाव दें और फिर आप उन पर विचार कर के जिस प्रकार से उचित समझें उस प्रकार से एक फेज्ड प्रोग्राम बनाएं और तभी नई लाइनों का विकास हो सकता है।

मैं दो शब्द हिन्दी के कार्य के सम्बन्ध में भी कहना चाहता हूँ। मैं जानना चाहता हूँ कि अब तक आपके विभाग में हिन्दी में काम करने के बारे में क्या प्रगति हुई है। रिपोर्ट को देखने से पता चलता है कि 1963-64 में 325 हिन्दी शिक्षा केन्द्र थे और उनमें 7104 कर्मचारियों ने हिन्दी में योग्यता प्राप्त की। इससे यह पता नहीं चलता है कि हर साल इतने कर्मचारी योग्यता प्राप्त करते हैं या अब तक के आंकड़े हैं। मंत्री महोदय इसको कृपा कर के बतलावें। यह भी कहा गया है कि 1964 की मार्च में 7 सेक्शंस रेलवे बोर्ड में ऐसे थे जहां हिन्दी में काम होता था और सारे रेलवे में 251 सेक्शंस में। तो इसके आंकड़े भी सदन को बताए जाय कि अब तक रेलवे बोर्ड में कितने सेक्शंस में और कुल रेलवे में कितने सेक्शंस में हिन्दी में काम

[श्री भगवत नारायण भार्गव]

होने लगा है। हिन्दी में कितनी नियमावलियाँ, कितनी पुस्तकें जोकि रेलवे में काम आती हैं उनका अनुवाद हो चुका है। यह भी रिपोर्ट में कहा गया है कि जहाँ हिन्दी भाषी प्रदेश हैं वहाँ अधिक काम हो रहा है। तो इस सम्बन्ध में मंत्री महोदय अगर कुछ आँकड़े सदन के सामने रख सकें तो बड़ी सुविधा होगी।

एक बात यह मैं और निवेदन करना चाहता हूँ कि एलार्म चैन के सम्बन्ध में पब्लिक को भी शिकायत रहती है और गवर्नमेंट को भी शिकायत रहती है। बहुत जगह विद्यार्थी लोग उधम मचाते हैं और उनको चढ़ने को नहीं मिला तो जंजीर खींच ली। जो विद्यार्थी गांवों से शहरों में पढ़ने आते हैं उनको रोज आना-जाना पड़ता है और वह जंजीर खींच कर चढ़ते हैं। इसके लिए कोई उपाय सोचना चाहिए। जो अधिकारी हैं उनको मिल कर, जो शिक्षक-वर्ग हैं उनसे सम्पर्क स्थापित कर के कुछ उपाय करना चाहिए जिससे कि विद्यार्थी लोग इस प्रकार की अनुशासनहीनता न करें। 1963-64 में 84,333 बार अनुचित उपयोग एलार्म चैन का किया गया तो इसके लिए कुछ उपाय करना चाहिए जिससे इतनी अधिक संख्या में उसका दुरुपयोग न हो। जो लोग इसे खींचते हैं उनके ऊपर मुकदमा चलाया जाय और अगर मुकदमा चलाया गया तो कितने मुकदमे चलाए गए और उसका क्या नतीजा हुआ इसकी ओर कुछ संकेत करना चाहिए। और इसके ऊपर गवर्नमेंट को ध्यान देना चाहिए।

अन्त में मैं दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में यह निवेदन करना चाहता हूँ कि जो बैलगाड़ियों की और ट्रकों की टक्कर रेलवे से हो जाती है वह अधिकतर लेबिल-क्रासिंग पर होती है और वहाँ होती है जहाँ कि फाटक नहीं लगाए गए हैं। इसके सम्बन्ध में कई बार इस सदन में प्रश्न हुए हैं। शायद गवर्नमेंट का यह विचार है कि वहाँ जो स्टेट गवर्नमेंट हैं वे भी इसमें हाथ बटाएं। तो इसके लिए कोई प्रोग्राम बनाना

चाहिए क्योंकि बहुत बड़ी संख्या में ऐसे लेबिल-क्रासिंग हैं जहाँ फाटक नहीं लगे हुए हैं। तो उनके लिए कोई फेज्ड प्रोग्राम होना चाहिए कि दो, तीन या चार वर्ष में सब जगह फाटक लग जाएंगे। अगर कोई ऐसा प्रोग्राम नहीं बनता है तो वर्षों लग जाएंगे और पता नहीं चलेगा कि क्या हो रहा है। तो इसके सम्बन्ध में एक प्रोग्राम बनाएं कि क्या-क्या काम होगा ताकि दुर्घटना होने का जो एक साधन बना हुआ है वह मिट जाय।

**श्री ओम मेहता (जम्मू और काश्मीर):**  
वाइस चेयरमैन सर, हिन्दुस्तान की रेलवे सोवियत यूनियन को छोड़ कर सारी दुनिया में इस वक्त सब से बड़ी नेशनलाइज्ड अंडर-टेकिंग है। इस वक्त इसके जो असेट्स हैं वे 3,000 करोड़ से ज्यादा हैं और जो ग्रास रेवेन्यू है वह 630 करोड़ रुपये है। इसके 1.27 मिलियंस इम्पलाइज्ड हैं और 12,000 के करीब लोकोमोटिव्स हैं और 10,000 ट्रेन्स रोजाना चलती हैं। इस तरह से हमारी जो रेलवे है वह दुनिया में एक काफी अच्छी रेलवे है। और हमारी मिनिस्ट्री इसको माइनाइज्ड करने के लिए जो कुछ कर रही है उसके लिए मैं समझता हूँ कि वह मुबारकवाद की मुस्तहक है।

इस वक्त कई ऐसी जगहें हैं जिनको कनेक्ट करने के लिए नई लाइनें बिछाई जा रही हैं और दूसरी चीजें भी की जा रही हैं। जो साल चल रहा है इसमें इस्टीमेटेड सरप्लस 30.87 करोड़ का था लेकिन वह कम हो कर 12.5 करोड़ ही रह गया है, वह इसलिए कि गुड्स ट्रैफिक कम हुआ। मैं आनरेबिल मिनिस्टर से रिक्वेस्ट करूंगा कि वह एक कमेटी बनाएं जो यह देखे कि किस वजह से जो लोग गुड्स के लिए रेलवे का इस्तेमाल करते थे उन्होंने ऐसा करना कम कर दिया है। जहाँ तक हमें मालूम है इस वक्त रेलवे को लोग इसलिए छोड़ रहे हैं कि एक तो उसमें माल चोरी हो जाता है, सिक्कोरिटी नहीं है, और दूसरे

उसमें देर लगती है। इसीलिए लोग बेहकुलर ट्रेफिक का, लारीज और ट्रक्स का ज्यादा इस्तेमाल कर रहे हैं। तो मैं आनरेबिल मिनिस्टर से और रेलवे मिनिस्ट्री से रिक्वेस्ट करूंगा कि वह देखें कि जिन वजहों से रेलवे को घाटा हो रहा है वे दूर हो जायें।

आनरेबिल मिनिस्टर ने अपनी बजट स्पीच में कहा है कि वह गुड्स ट्रेफिक के लिए और एक्सप्रेस गुड्स ट्रेन्स चला रहे हैं लेकिन बदकिस्मती से जब मैं उस लिस्ट को देखता हूं तो दिल्ली से पठानकोट तक के लिए कोई एक्सप्रेस मालगाड़ी नहीं पाता हूं। रेलवे मिनिस्टर को मालूम है कि काश्मीर से जितना भी गुड्स ट्रेफिक है वह दिल्ली-पठानकोट सेक्शन पर होता है और खास कर फल वगैरह जोकि जल्दी डिके होने वाली चीजें हैं वे वहां से आती हैं। इसलिए मैं आनरेबिल मिनिस्टर से रिक्वेस्ट करूंगा कि बम्बई से दिल्ली तक या कलकत्ते से दिल्ली तक जो एक्सप्रेस गुड्स ट्रेन चलाएं उसको एक्सप्रेस करके पठानकोट भी ले जायें ताकि काश्मीर का वह माल जो कि बहुत जल्दी डिके होता है वह जल्दी से जल्दी यहाँ तक पहुंच सके।

वाइसचैयरमैन सर, जो बजट हमारे सामने है उसमें 10 परसेंट किराया बढ़ाया गया है और मैं समझता हूं कि इससे मिडिल क्लास और लोअर क्लास पर ज्यादा असर पड़ेगा क्योंकि जो अपर क्लास के लोग हैं वे ज्यादातर रेलवे को छोड़ रहे हैं और बाई एयर जाना पसन्द करते हैं क्योंकि उसमें उनको टाइम बच जाता है। लेकिन जो लोअर क्लास और मिडिल क्लास है उनको रेलवे के बगैर और कोई साधन नहीं होता है। इसलिए यह जो 10 परसेंट बढ़ा है इसका असर उन पर ज्यादा पड़ेगा। जो गवर्नमेंट इम्प्लोईज हैं उनको भी रेलवे में सफर करना पड़ता है और उन पर भी असर पड़ेगा। इसलिए मैं यह कहूंगा कि यह जो 10 परसेंट बढ़ाया गया है इसको हटा देना चाहिए क्योंकि

इससे एक विशेष सक्ल किएट होता है और इन्फ्लेशन जिसको रोकने के लिए हमारी गवर्नमेंट कई चीजें करना चाहती है उसमें दिक्कत आती है। इससे एक तरह से विशेष सक्ल होता है और जितनी चीजें हैं वे सब मंहगी हो जाएंगी, लोगों को ज्यादा कीमत देनी पड़ेगी और जो हमारे इंटेंशंस हैं वे पूरे नहीं होंगे।

इसमें कोई शक नहीं कि कम डिस्टेंसेज के लिये भी ऐसा नहीं होना चाहिये लेकिन कम डिस्टेंसेज में लोग बसेज में जा सकते हैं। लेकिन लम्बे सफर के लिये बस का इस्तेमाल उतना नहीं हो सकता और खास कर मजदूरों को रेलों का इस्तेमाल करना पड़ता है। इसलिए मैं कहूंगा कि कम डिस्टेंस के लिये भी दस परसेन्ट नहीं बढ़ाया जाय। अगर दस परसेन्ट बढ़ाने के साथ कुछ अमेनिटीज भी रेलवे डिपार्टमेंट देता तब तो ठीक होता और जस्टीफाइड होता। लेकिन बदकिस्मती से अमेनिटीज क्या बढ़ रही है यह हमारे देखने में नहीं आता। हम लोग जो पठानकोट से आते हैं या दूर जगहों से आते हैं हम देखते हैं कि कंटेनरिंग सर्विस भी ठीक तरह की नहीं होती है। जो भी लन्चिंग गाड़ी में मिलते हैं बिल्कुल ठंडे होते हैं या ऐसे होते हैं कि इन्सान खा नहीं सकता। चीजों की क्वालिटी बंद से बंदतर होती जा रही है। इसलिये मैं आनरेबिल मिनिस्टर से रिक्वेस्ट करूंगा कि या तो जहां पर कान्ट्रेक्ट सिस्टम है इसको हटा दें, सारे कान्ट्रेक्ट्स को हटा दें या फिर उनको कहें कि अच्छी खुराक खाने को दें।

लेट रनिंग आफ ट्रेन्स के मुतालिक भी मैंने इससे पहले आनरेबिल मिनिस्टर साहब को एक चिट्ठी लिखी थी कि हमारे यहां से काश्मीर जाने के लिये एक गाड़ी श्रीनगर एक्सप्रेस जो नई दिल्ली से चलती है। लेकिन बदकिस्मती से जितनी दफा मैं उससे गया घंटा दो घंटा वह लेट जरूर हुई है। यहां से पठानकोट तक का सफर सिर्फ बारह घंटे का होता है और

उसमें दो घंटे गाड़ी का लेट हो जाना, यह रेलवे मिनिसट्री के लिये कोई क्रेडिट नहीं है। मैं यहां जब भी पार्लियामेंट सेशन में शरीक होने के लिये आया तो जब कि 8 बजे उस गाड़ी को यहां पहुंचना चाहिये था तब आमतौर से दस बजे, ग्यारह बजे और कभी-कभी बारह बजे पहुंची है। तो इसको भी दुरुस्त करने की कोशिश करेंगे ताकि लेट रनिंग आफ ट्रेन्स न हो।

इसके साथ ही हमारे रेलवे के जरिये कई एक लाइनें, हजारों मील की नई लाइनें, बिछाई जा रही हैं और कहीं पर डबल की जा रही हैं। लेकिन मेरी बदकिस्मती है कि वह स्टेट जहां पर 1947 से पहले रेलवे लाइन थी वहां का समर कैपिटल, विन्टर कैपिटल जम्मू, वह रेलवे के साथ कनेक्टेड था सियालकोट के साथ। अब वहां पर रेलवे नहीं जाती है। कई सालों से हम इस मांग को यहां पर रखते चले आ रहे हैं, हमारे मेम्बर पार्लियामेंट कहते आ रहे हैं कि आपकी रफ्तार जो है वह बहुत सुस्त है। मुझे कई दफा याद आता है : आग को चाहिए एक उम्र असर होने तक। तो आहिस्ता-आहिस्ता काम चल रहा है, सिर्फ पांच मील जम्मू और काश्मीर में लाइन बिछाई है और अगर इसी तरह से चलता रहे तो मेरा खयाल है पचास साल का अरसा लगेगा तब कहीं रेल पहुंच सकेगी।

मैं इस हाउस को जनाब की वसाकत से बता हूँ कि काश्मीर की स्ट्रेटेजिक पोजिशन है। आज वहां रोजाना कई हजार लोग आते-जाते हैं क्योंकि यह एक ऐसी रियासत है जहां से 40 लाख काश्मीर के रहने वाले हिन्दुस्तान में आ सकते हैं जा सकते हैं। मिलिटरी की वजह से काफी स्ट्रेटेजिक एरिया है और हर रोज लाखों मन मिलिटरी का सामान लोग वहां ले जाते हैं जिसकी वजह से यह बड़ा जरूरी है कि यह जो पठानकोट तक हमारी रेलवे है इसको एक्सटेन्ड करके जम्मू और काश्मीर

तक पहुंचाई जाय और वहां पर लोगों को सहूलियत दी जाय। हमारी टूरिस्ट इन्डस्ट्री में पांच लाख के करीब सैयाह लोग वहां पर हर साल जाते हैं, स्वाहा श्रीनगर जाते हों या वैष्णो देवी जाते हों। लेकिन रेल न होने की वजह से कई लोग ऐसे हैं जो चाहते हैं वहां जाना लेकिन नहीं जा पाते हैं क्योंकि ये घबराते हैं जब वे देखते हैं कि उनको 200 मील बस का सफर करना पड़ेगा। काश्मीर अपनी इन्डस्ट्री पर डिपेन्ड करता है जिसकी वजह से वहां के लोगों का यहां के साथ आमोदरपत बढ़ सकता है, वहां के लोग ज्यादा से ज्यादा हिन्दुस्तान में आ सकते हैं, इस मुल्क में आ सकते हैं और यहां के लोग वहां जा सकते हैं, अगर रेलवे लाइन हो जाय तो उन सबको काफी सहूलियत आने जाने में हो सकती है और हमारी मांग पूरी हो सकती है। इस वक्त रेलवे पठानकोट से शुरू की गई तो हमारी उम्मीद पूरी हो सकती है। हमारे यहां कठुआ एक मुकाम है, छोटा-सा कस्बा है जो पंजाब के बार्डर से पांच मील की दूरी पर वाक्य है। 1947 के बाद 17 मील की रेलवे लाइन बिछाई गई है जिसमें से 12 मील माधोपुर तक पंजाब के हाथ में है और उसके बाद पांच मील जम्मू और काश्मीर के हाथ में है। इसलिए मैं रिक्वेस्ट करूंगा उसको प्रायोरिटी दें। फोर्थ फाइव डियर प्लान में इसको प्रायोरिटी देकर वहां पर रेलवे लाइन को बिछाया जाय ताकि वहां के लोगों को भी रेल की सहूलियत हो सके और वे पीछे न रहें। यह तो मैंने अपने स्टेट के बारे में आपसे अर्ज किया।

रेलवे ने जो परफारमेन्स किया है थू आउट दि कन्ट्री वह कोई ऐसा नहीं जिसके लिये हम शर्मिन्दा हों और इसके लिये रेलवे मिनिसट्री मुबारकबाद की मुस्तहक है कि उन्होंने एक बहुत अच्छा परफारमेन्स दिया है लेकिन कुछ छोटी-छोटी शार्टकमिगज ऐसी रह गई हैं जिनकी वजह से उनका परफारमेन्स कम हो जाता है और उनको दूर किया जाय। ऐसा कह कर मैं खत्म करता हूँ।

**श्री निरंजन सिंह (मध्य प्रदेश) :** उपसभा-ध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं इस बजट की दो तीन बातों की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ। उसके बाद मैं अपने प्रान्त के बारे में कहूंगा।

सबसे पहले तो मुझे यह कहना है कि कुछ ऐसी परिपाटी गवर्नमेंट में चली आ रही है कि हम कहते आते हैं और गवर्नमेंट सुन लेती है और नतीजा कुछ नहीं निकलता। फिर उन्हीं चीजों को मैं दोहराना चाहता हूँ। बजट में फिगर्स रहते हैं लेकिन उस अनुपात से काम नहीं होता है न काम करने की ठीक शैली होती है। परिणाम यह होता है कि खर्चा ज्यादा होता है और काम कम होता है। उदाहरण के लिये, पार साल जितना बजट बनाया गया था वह पांच महीने में खत्म हो गया। जबलपुर कटनी सेक्शन पर, जबलपुर भोपाल सेक्शन में, इटारसी जबलपुर सेक्शन में, वागरतवा और शोभापुर सेक्शन में, आपने बजट में पूरे फिगर्स दिये और आज भी फिगर्स देखकर मालूम यह पड़ता है कि उनका काम कम्पलीट हो गया, मगर हुआ क्या कि जब तक बरसात का मौसम था तब वहाँ खूब लेबर था, खूब डिपार्टमेंट का वर्क चल रहा था, आफिसर भी वहाँ बैठे थे लेकिन जैसे ही बरसात खत्म हुई और जबकि काम करने का मौका आया तो कहा जाता है रुपया खत्म हो गया इसलिये काम करने वाला वहाँ कोई नहीं रहा। डिपार्टमेंट पूरा रहा, इंजीनियर रहे, सारा स्टॉक पड़ा रहा, लेकिन आज भी काम नहीं हुआ। कारण यह है कि इस तरह से बजट में जो रुपये का प्राविजन किया जाता है उसके अनुसार वर्क किया जाता है कि नहीं किया जाता है और अगर किया जाता है तो उसकी जिम्मेदारी किस की है, इसको नहीं बताया जाता। मैं एक नयी लाइन के बारे में आपसे कहूँ। आमला नागपुर और टीगांव चिचोडा डबल सेक्शन के लिये पिछले साल भी बजट था 400 करोड़ का। देखता तो है कि बजट में आपने बहुत ज्यादा प्राविजन कर दिया पर काम कुछ होता

M7RS/65-5

नहीं। वहाँ पर आदमी थोड़े से हैं परन्तु एक पूरा बंगला, फर्नीचर, सारी की सारी चीजें और पीयन दिया हुआ है।

3 P.M.

मैं एक उदाहरण आपके सामने और रख देना चाहता हूँ और वह आमला बरसाली सेक्शन के बारे में है। इस सेक्शन में तीन सालों से काम चल रहा है और उसके लिए बजट में 85 लाख रुपया खर्चा गया है। एक साल में तो 20 लाख रुपया खर्चा किया गया और दूसरे साल 22 लाख रुपया खर्चा किया गया और इन तीन चार सालों में केवल चार-पांच मील का ही रास्ता तैयार हो पाया है। अगर आपका डिपार्टमेंट इस तरह से खर्च करता रहेगा तो जो काम वह करता है वह बहुत महंगा पड़ेगा। मुझे इस बारे में यह कहना है कि आप जो बजट बनाते हैं उसके मुताबिक काम कीजिये लेकिन दुःख के साथ कहना पड़ता है कि जब मेंबर किसी काम के बारे में कहेंगे तो उसका उत्तर यह दिया जाता है कि अभी इसकी जरूरत नहीं है। मैं आपके सामने एक और उदाहरण रखना चाहता हूँ। 6 महीने या साल भर पहले हमने सरकार से यह बात पूछी थी कि मथुरा से आगरे तक बिलोचपुरा वाले सेक्शन को डबल लाइन कर दीजिये लेकिन उस वक्त सरकार न कहा था कि इसकी जरूरत नहीं है। अब हम देखते हैं कि बजट में इस लाइन को डबल करने के लिये प्राविजन रखा गया है। यदि सरकार से कोई कहे कि साहब, वहाँ पर एक टिकट कलैक्टर होना चाहिये तो वह कहेगी कि इसकी जरूरत नहीं है लेकिन थोड़े दिनों के बाद वह कर देगी। यदि हम किसी गाड़ी में रेस्टोरेंट गाड़ी लगाने के बारे में कहेंगे तो वह कह देगी कि इसकी जरूरत नहीं है, हमने तो वैरिफाई कर लिया है कि वहाँ पर जरूरत नहीं है, लेकिन चार पांच महीने के बाद वह रेस्टोरेंट गाड़ी का प्रबन्ध कर देगी। इस तरह का जो डबल काम सरकार करती है वह क्यों करती है? इसका मतलब यह है कि आप हमें जो उत्तर देते हैं वह ठीक नहीं है या आपके काम



[श्री निरंजन सिंह]

करने का सिस्टम ठीक नहीं है। या आप जानबूझकर मेम्बरों की अवहेलना करना चाहते हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि बजट में जिस चीज के लिए जो प्राविजन किया जाता है उसको सख्ती के साथ फालो किया जाना चाहिये और ज्यादा फिजूलखर्ची भी न हो।

मैं आपके सामने एक और उदाहरण रखना चाहता हूँ। आप सब लोगों को मालूम है कि पी० डब्ल्यू० डी० में कितनी फिजूलखर्ची होती है। इसी तरह से रेलवे के भी पी० डब्ल्यू० डी० में काफी फिजूलखर्ची होती है। आप देश में सोशलिज्म की बात करते हैं लेकिन आपके जो आफिसर हैं वे हर तरह की धांधली करते हैं। इसका नतीजा यह होता है कि अगर कहीं पर डबलिंग का काम होता है तो वहाँ पर तरह-तरह की धांधलियाँ होती हैं। वहाँ पर काम तो जरूर होगा लेकिन मैं आपके सामने करप्शन का एक उदाहरण रख देना चाहता हूँ कि अगर सीमेंट की बोरी का भाव 10 रु० बोरी होगी तो वहाँ पर पाँच रुपया बोरी में आप को सीमेंट मिल जायेगा। तो मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि जब आपने इतना बड़ा काम अपने हाथ में लिया है वह तब तक सफल नहीं होगा जब तक कि आप इस क्षेत्र से करप्शन को दूर नहीं करेंगे। रेलवे हमारे देश में सबसे बड़ा अन्डरटेकिंग है और इसके लिए एक रेगुलर मशीनरी बनी हुई है। अगर इस मशीनरी में कोई खराबी होती है या करप्शन की बात होती है तो इसके लिए सरकार ही जिम्मेदार है। सरकार को इस तरह का कार्य करना चाहिये जिससे इस अन्डरटेकिंग को सफलता मिले ताकि यह दूसरे अन्डरटेकिंग्स के लिए भी एक नमूना बन सके। यदि हम जानबूझकर इसका काम खराब करेंगे और कोई करप्शन करता है तो उसको सजा नहीं देंगे तो फिर इसका क्या फायदा होगा। जो दो पैसे की चोरी करता उसको तो आप पकड़ लेते हैं लेकिन जो लाखों रुपयों की चोरी करता है उसको आप पकड़ने

वाले नहीं हैं। अगर इस पब्लिक अन्डरटेकिंग में इस तरह की धांधलीबाजी है तो दूसरे पब्लिक अन्डरटेकिंग्स में कितनी होगी, यह सब लोग अच्छी तरह से जानते होंगे। इसलिए मैं आपसे निवेदन करूँगा कि जो लोग खराब काम करते हैं या करप्शन करते हैं उन्हें सख्त से सख्त दंड मिलना चाहिये।

उपसभाध्यक्ष महोदय, जहाँ तक टैक्सेज का सवाल है, आप जनता से जितना टैक्स लेते हैं उसका ज्यादा से ज्यादा सदुपयोग कीजिये। हमारा जो बैसिक डिफेक्ट है वह यह है कि सरकार रुपया तो ले लेती है लेकिन उसका सदुपयोग अच्छी तरह से नहीं करती है। सरकार रुपया तो ले लेती है लेकिन उस रुपये के जरिये डेवलपमेंट का काम इस तरह से करेगी कि जिससे न जनता को ही फायदा होगा और न ही उससे देश को ही फायदा होगा। इसलिए मेरा कहना है कि सरकार जो भी पैसा डेवलपमेंट के कामों के लिए लेती है उसका ज्यादा सदुपयोग किया जाना चाहिये ताकि जनता को ज्यादा से ज्यादा उसका फायदा हो सके। लेकिन मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि सरकार बाहर से भी काफी रुपया ले रही है और जनता से भी टैक्स के रूप में काफी रुपया ले रही है लेकिन उसका अच्छी तरह से उपयोग नहीं कर पाती है। आजकल रेलवे में तरह-तरह की धांधलियाँ दिखाई देती हैं, फेवरिटिज्म चलता है, जिसकी वजह से जनता को उसके रुपये का लाभ नहीं मिलता है।

अब मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि आपने बजट में देखा ही होगा कि सादर्न रेलवे का बजट 2 करोड़ 76 लाख 29 हजार है और डेवलपमेंट फंड 4 करोड़ 77 लाख 23 हजार का हो गया है। सेंट्रल रेलवे की इन्कम तो 16 करोड़ 74 लाख 85 हजार है लेकिन आपने बजट में उसके लिए 3 करोड़ 88 लाख 98 हजार रुपया ही रखा है इसी तरह से वेस्टर्न रेलवे का भी 7 करोड़ रुपया हो गया है। सेंट्रल रेलवे का 14 करोड़ से 16 करोड़ रुपया हो गया है। मेरे कहने का मतलब यह है

कि जिन रेलवे में इन्कम ज्यादा है उनको तो आप फैसिलिटीज कम दे रहे हैं और जिन रेलवेज में लास है उनको ज्यादा फैसिलिटीज दे रहे हैं। इसका क्या कारण है? मैं यह बात मानता हूँ कि नार्थ-ईस्टर्न रेलवे और नार्थ-फ्रंटियर रेलवे को नुकसान है और इसका कारण भी हो सकता है क्योंकि आपको फ्रंटियर के ऊपर गाड़ करना है और वहाँ पर नई रेलवे लाइनें बनानी हैं। लेकिन सदरन रेलवे में आपको क्यों टोटा हुआ, इसका लेखाजोखा आपको देना होगा। यह रेलवे थिकली पोपुलैटेड एरिया से गुजरती है और वहाँ पर मीटर गेज और ब्राडगेज दोनों हैं। इन सब बातों के होते हुए भी इस रेलवे को क्यों टोटा हुआ, क्या इसके ऊपर कभी रेलवे बोर्ड ने ध्यान दिया या रेलवे मिनिस्टर साहब ने ध्यान दिया? यदि नहीं दिया तो मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि जहाँ पर रेलवेज को टोटा हो रहा है वहाँ पर आप ज्यादा फैसिलिटीज दे रहे हैं और जहाँ पर ज्यादा नफा हो रहा है वहाँ पर आप कम फैसिलिटीज दे रहे हैं। इस तरह से जो आप कामकाज चला रहे हैं वह चलने वाला नहीं है। जिस रेलवे में नुकसान होता है अगर आप उसको ज्यादा फैसिलिटीज देंगे तो लोग हंसेंगे और इससे लोगों के चरित्र पर भी असर पड़ेगा। इसलिए मैं निवेदन करता हूँ कि रेलवे मंत्रालय इस बात की और विशेष ध्यान देगा।

अब मैं एक बात और कहना चाहता हूँ और मैंने यहाँ पर भी पूछा था कि इसेंसियल और नान-इसेंसियल में क्या फर्क है और यह फर्क क्यों डाला गया है। मैं आपके सामने एक उदाहरण रखना चाहता हूँ कि जहाँ आपके 25,59,610 पैसेन्जर एक साल में इधर से उधर गये और 45 करोड़ 3 लाख 14 हजार रुपये की इन्कम हुई, वहाँ पर सरकार यह कहने में क्यों हिचकिचाहट करती है कि हम 8 घंटे से अधिक ड्यूटी नहीं लेंगे और 12 घंटे ही ड्यूटी

लेंगे। तो मेरा कहना यह है कि आपने जो यह नान-इसेंसियल और इसेंसियल का फर्क रखा है वह क्यों रखा है क्योंकि काम तो दोनों ही एक ही तरह का करते हैं। जब आप को पैसा देना होता है तो आपको परेशानी होती है और जो आफिसर आप से कह देते हैं उसी बात को आप डिटो कर देते हैं। इसलिए मैं आप से कहना चाहता हूँ कि इसेंसियल और नान-इसेंसियल के कामों में जो ड्यूटी का फर्क आपने बना रखा है उसको खत्म किया जाना चाहिये और जिस तरह की सहूलियतें आपने इसेंसियल लोगों को दे रखी हैं उसी तरह की सहूलियतें आपको इनको भी देनी चाहिये चाहे वह मकान की सुविधा हो या और कोई दूसरी सुविधा हो। तो मेरा यह कहना है कि इस तरह से इसको रोकना पड़ेगा।

फिर मेरे भाई ने रस्टोरेन्ट की बात कही। मैं यह कहना चाहता हूँ कि जनसाधारण का अनुभव तो है ही, यहाँ के एम० पी० का भी होगा कि अब खाना कैसा मिलता है। वैसे रेस्टोरेन्ट या डाइनिंग कार में यह मालूम हो जाय कि कोई एम० पी० आया है, तो उसको वे थोड़ी फैसिलिटीज दे देते हैं।

**एक माननीय सदस्य:** यह तो करप्शन है।

**श्री निरंजन सिंह:** आप इसको फेवरेटिज्म कहिये, करप्शन कहिये, मैं तो यह कहता नहीं। लेकिन मैं यह जरूर कहता हूँ कि आप खुद चले जाइये और देखिये कि अब कैसा खाना मिलता है। आप देखिये कि पहले डाइनिंग कार्स में जैसा खाना मिलता था उसमें और जो खाना आज मिलता है, जिसको आप कहते हैं कि नेशनलाइज्ड है, उसमें कितना फर्क है। इसका कारण यह है कि पहले अगर एक ठेकेदार होता था, तो वह अकेले खाता था, लेकिन अब दस ठेकेदार हैं, दस को खाने को बराबर चाहिये, दस को कमिशन चाहिये तब खाना

[श्री निरंजन सिंह]

अच्छा मिले कहां से। इसके ऊपर आप निगरानी नहीं करेंगे, तो यह काम कैसे ठीक चलेगा।

इतना ही नहीं, मैं तो और भी कुछ कहना चाहता हूँ। आप अगर किसी प्राइवेट ठेकेदार को ठेका देते हैं, तो क्या होता है कि वह सब-लेटिंग करता है। यानी एक प्रकार का मिडिल-मैन बन कर वह सब-लेटिंग करता है और इस तरह के ठेके चल रहे हैं। अगर आप कहिये, तो मैं आपको एक नहीं, दो नहीं, दस नहीं, पचास उदाहरण आपके सामने दे दूंगा, जहां पर किसी कांस्ट्रक्टर ने रेलवे बोर्ड से ठेका लिया, लेकिन वह कांस्ट्रक्टर दूसरे के जरिये काम करता है। इस तरह से आपके द्वारा जो यह करप्शन फैलता है, उसकी चर्चा सभी जगह होती है। जब सेंट्रल गवर्नमेंट में यह हालत है, तो प्राविशियल गवर्नमेंट में क्या होगा, लोकल बाडीज़ में क्या होगा, यह आप अन्दाज़ लगा लीजिये। इस नाते से आप ये दोनों चीजें देखें। कई बार बुक्स की बात आई। आपने व्हीलर को और साउथ में हिगिनबोथम को तीन-तीन, चार-चार सौ दुकानें दे दी हैं, लेकिन वे सब-लेटिंग करते हैं। आपने उनको कांस्ट्रक्टर क्यों बनाया? आपने क्या उनको जागीर दे दी है। इसलिये मेरा यह कहना है कि यह जो जागीरदारी सिस्टम की मनोवृत्ति है और यह जो आप अपने आदमियों को जागीरदार बनाना चाहते हैं, इसको रोकना पड़ेगा, नहीं तो कभी भी इसका अन्त नहीं होगा और दिन पर दिन हम में गिरावट आयेंगी।

यह मैं और कह देना चाहता हूँ कि आपके ऐडमिनिस्ट्रेशन में जो लूसनेस है, उसकी ओर भी आपको ध्यान देना चाहिये। मैंने यह देखा है कि यदि आप किसी डिस्ट्रिक्ट के इंटीरियर में चले जाइये, तो आप यह पायेंगे कि वहां थानेदार सब कुछ माना जाता है वहां न कलेक्टर कुछ माना जाता है न तहसील-दार कुछ माना जाता है, वहां तो थानेदार सब से बड़ा आफिसर है। इसी तरह से मैंने रेलवे

में देखा है कि ब्रांच लाइनों में जो डाइबर, गाड या स्टेशन मास्टर होते हैं, वहीं सब कुछ होते हैं, और बाकी किसी से कोई मतलब नहीं होता है। तो यह जो लूसनेस है आपके ऐडमिनिस्ट्रेशन में, इसका अन्त करना पड़ेगा।

इतना ही नहीं, मैं कहूंगा कि रेलों में बहुत ओवरक्राउडिंग होती है। इस सम्बन्ध में मैं एक बात कह दूँ, वैसे कहना नहीं चाहिये, लेकिन कभी-कभी कंसल्टेटिव कमेटी में भी कहते हैं, तो हमसे कह दिया जाता है कि लिख कर के भेज दो और जब हम लिख कर भेजते हैं, तो वहां से कोई उत्तर नहीं आता है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि आपके ऐडमिनिस्ट्रेशन में ऐसी लूसनेस है कि ओवर-क्राउडिंग जहां चल रही है, वहां आप ट्रेन नहीं चलायेंगे और जहां पर आवागमन के लिये काफी साधन होते हैं, वहां पर आप और ट्रेनें चला देंगे।

अभी हमारे एक मेम्बर साहब ने कहा कि ट्रक वाले आपका सामान कलकत्ता से यहां ले आयेंगे और आपके घर पर पहुंचा देंगे, लेकिन रेलवे में ऐसा नहीं हो सकता है। इसका कारण यह है कि आपमें सर्विस प्वाइंट आफ व्यु नहीं है। यदि आपमें भी सर्विस प्वाइंट आफ व्यु हो और उसके साथ नेशनल प्वाइंट आफ व्यु भी हो, तो आप सब कुछ कर सकते हैं, नहीं तो आप यह कहेंगे कि काम तो चलता ही है, पैसा हमकी मिलता ही है और हमको कुछ नहीं करना है। जहां पर काम कम करने की और पैसा ज्यादा कमाने की मनोवृत्ति हो जाय, वहां पर आप राप्ट को ऊंचा उठा सकेंगे या कोई भी डेवलपमेंट कर सकेंगे, इसमें मुझे सन्देह है। इसलिये पहले आप डेवलपमेंट की बात सोचिये और फिर इस तरह से काम कीजिये, जैसे घर का काम करते हैं। एक सज्जन से जब मैंने पूछा, तो उन्होंने यह कहा कि एक आदमी अपने लिये काम करता है और यह सरकार के लिये करते हैं। तो सरकार क्या आपकी नहीं है। रेलवे तो एक कार्मणियल इंटरप्राइज़ है और जब तक इस

प्वाइंट आफ व्यु से आप इसमें इट्रेस्ट नहीं लेंगे, तब तक इसकी उन्नति नहीं हो सकती है। अभी आप यह कह सकते हैं कि कोई बात नहीं है, बैठने वाले आयेगे ही। वैसे वार के बाद में आपने जोनल टिकट दिये थे, क्योंकि उस वक्त बिजनेस नहीं थी। मनी प्वाइंट आफ व्यु से हमारा स्तर गिर गया था। आज लोगों को जाना पड़ता है, घूमना पड़ता है। कितना भी किराया आप बढ़ा दीजिये तब भी लोगों को जाना पड़ेगा। लेकिन सरकार को, जो सारे देश को चलाती है, उसको जनता की सुविधाओं का पूरा ध्यान रखना चाहिये और जो रुपया वह जनता से लेती है, उसका सदुपयोग करना चाहिये।

मेरे एक साथी ने यहां पर कहा कि सड़क जाने के लिये तो गाड़ियां हैं, लेकिन जहां आवश्यकता है, वहां जनता एक्सप्रेस नहीं चलाई जाती है। उदाहरण के लिये लखनऊ से बम्बई जाने के लिये जनता एक्सप्रेस अभी तक नहीं चलाई गई है। दो चार बार कहा भी गया, सब कुछ होता है, ओवर-क्राउडिंग भी है, लेकिन कुछ नहीं होता है। हालांकि प्रेस में आ जाता है, जनरल मैनेजर की ओर से कह दिया जायगा, रेलवे बोर्ड की ओर से कह दिया जायगा कि सन् 1965 में यह गाड़ी चला देंगे, सन् 1966 में यह गाड़ी चला देंगे, लेकिन जब ऐक्चुअल बकिंग का साल आता है, तो कह दिया जाता है कि लाइन की कैपेसिटी नहीं है या कैरिजिज नहीं है या कुछ नहीं है, और इस तरह कोई न कोई बहाना कर दिया जायगा। सन् 66 के लिये लखनऊ से बम्बई तक एक्सप्रेस गाड़ी का रफ़ेस तीन-चार बार दिया गया है, लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है।

**श्री गोपीकृष्ण विजयवर्गीय (मध्य प्रदेश) :**  
सन् 65 या 66 ?

**श्री निरंजन सिंह :** सन् 65 में भी कहा गया, सन् 64 में भी कहा गया, सन्

66 में भी है। वह तो बार-बार होता है। हमेशा बहुत से अप्पॉरेंस दिये जाते हैं, लेकिन वे पूरे नहीं होते हैं। अभी जब नक्सी रुट का मामला चल रहा था, तो यह कहा गया था कि हम सन् 66 में उसे खत्म कर देंगे। लेकिन वहां अभी अर्थ वर्क शुरू हुआ है। अभी जब वहां पुल बगैरह बने ही नहीं हैं, तो आप कैसे उसको पूरा कर लेंगे।

इसी तरह से ट्रेनों के लेट होने का मामला है। अगर आप टाइमटेबल में लास्ट ईयर्स से इस साल तक देखेंगे, तो आपको यह पता लगेगा कि रनिंग ट्रेन्स का टाइम बढ़ गया है लेकिन ट्रेनें अभी भी लेट चलती हैं। रनिंग ट्रेन्स का टाइम क्यों बढ़ा दिया है, यह हम नहीं जानते हैं। लेकिन जो क्रिटिसिज्म होता है, उससे बचाव के लिये यह सोच लिया कि अगर टाइम और बढ़ा दो, तो एक जंक्शन से दूसरे जंक्शन के बीच में ट्रेनें टाइम मेकअप कर लेंगी। पर परिणाम यह हुआ है कि टाइम तो बढ़ा दिया है, लेकिन उसपर भी गाड़ियां लेट होती हैं। तो इसके लिये कौन जिम्मेदार है? आखिर, कोई तो जिम्मेदार होगा। कंट्रोलर आफ रेलवेज या कोई तो जिम्मेदार होगा ही। परसों की ही मैं एक बात आप को बता दूं। बीना स्टेशन से एक गाड़ी साढ़े आठ बजे, एक साढ़े दस बजे, एक 11 बजे, इस तरह से तीन गाड़ियां जाने वाली थीं। मैं काफी लेट हो गया था, मैंने सोचा कि सभी गाड़ियां चली गई होंगी, मैं क्या करूँ, क्या गुड्स ट्रेन में जाना पड़ेगा। लेकिन पूछने पर उन्होंने कहा कि अभी सब गाड़ियां हैं। तो तीन गाड़ियों के इंजन ड्राइवर, गार्ड, सब के सब रेलवे यार्ड में थे और उनके जाने का कोई रास्ता नहीं था। यह क्यों होता है और इसमें कितना नेशनल लास है। इस चीज को यदि आप नहीं देखेंगे तो इम्प्रूवमेंट कैसे होगा। उपाध्यक्ष महोदय, आपने भी कभी कभी सुना होगा कि बादमी कहते हैं कि स्वराज्य हो गया लेकिन अंग्रेजों के राज्य में हम ज्यादा टाईट थे और स्वराज्य में हम बिल्कुल ढीले

[श्री निरंजन सिंह]

हो गये हैं। इसकी जिम्मेदारी सरकार पर है और कर्मचारियों पर हैं, जनता के ऊपर यह नहीं आता है।

तो मेरा कहना है कि खाली फिगर्स दे देने से, स्टैटिस्टिक्स दे देने से कोई काम नहीं होता। इसको देखिए। स्टैटिस्टिक्स देने वाले भी जानते हैं और हम भी जानते हैं कि क्या बात है, इसलिए यह देखिए कि यह एडमिनिस्ट्रेशन टाइट किया जाय और उसमें काम सुचारु रूप से हो।

अब मैं खंडवा-दोहद रेलवे लाइन के बारे में कह दूँ। इसके पहले मैं कह दूँ कि आपने देखा होगा कि खास करके मध्य प्रदेश में 'कोल' और आयरन ओर दोनों बहुत संख्या में हैं। अब बस्तर को साउथ से जोड़ने की फिक्क में तो है लेकिन जहाँ से मैटीरियल आता है वहाँ से उसको जोड़ने की रेलवे डिपार्टमेंट को फिक्क नहीं है उसके डेवलपमेंट के लिए कुछ नहीं सोच रहे हैं। आप सेलम से बस्तर को जोड़ सकते हैं लेकिन दुर्ग और रायपुर को बस्तर से जोड़ने की जरूरत नहीं समझते। उसको बैलाडिला से जोड़ सकते हैं लेकिन वालटेयर तक जोड़ सकते हैं पर उत्तर में जाने की जरूरत नहीं है ताकि वहाँ के आदमियों को आने जाने में सहूलियत हो जाय। आदमी सोचते क्या है ?

**उपसभाध्यक्ष (श्री महाबीर प्रसाद भार्गव) :** बैलाडिला को वालटेयर से जोड़ना जरूरी है क्योंकि वालटेयर से आयरन ओर जायगा।

**श्री निरंजन सिंह :** ठीक है, सेलम भी जायगा क्योंकि वहाँ स्टील प्लांट बनने वाला है, और वालटेयर से जापान को आयरन ओर जाने वाला है लेकिन वहाँ के आदमी भी रायपुर और दुर्ग जाना चाहते हैं। फिर भिलाई में भी स्टील प्लांट है, उसको तो माल मिले नहीं और वह बाहर चला जाय। रेल लिंक का

मतलब क्या है, मतलब यह है कि स्टेट हेडक्वार्टर को, डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्ट को जोड़ें जिससे कि वहाँ के आदमी आ जा सकें। इसी तरह से मैं यह चाहता था कि खंडवा और दोहद को जोड़ा जाय, इसके लिए बार-बार डिमांड की गई, जिसको वेस्टर्न नॉमण कहते हैं वहाँ से लाइन बनाई जाय तो ज्यादा अच्छा है।

अब जो रिजर्वेशन का सिस्टम है वह सभी जानते हैं।

**उपसभाध्यक्ष (श्री महाबीर प्रसाद भार्गव) :**

आपके आधे घंटे हो गए हैं करीब करीब।

**श्री निरंजन सिंह :** दो मिनट में खत्म किए देता हूँ। तो रिजर्वेशन का जैसा है वह ठीक है लेकिन पैसेजर्स को बड़ा ह्यूमिलेशन तब मालूम होता है जब कि कुली कहता है कि मुझे कहिए तो मैं आपको टिकट लाए देता हूँ। दो रुपया चार रुपया देना पड़ेगा और कुली रिजर्वेशन करा जाएगा। रिजर्वेशन कुली करवा सकता है लेकिन जनता नहीं करा सकती है, यह ह्यूमिलेशन हिन्दुस्तान में होता है : जेनटिलमैन नहीं करा सकता।

**श्री फरीदुल हक अन्सारी (उत्तर प्रदेश) :** हिन्दुस्तान में जेनटिलमैन रह कौन गया है।

**श्री निरंजन सिंह :** अंग्रेजी जमाने में हम बराबर कुली माने जाते थे और आजकल भी हम वही समझे जाते हैं।

अब शियंशियल और एनान-एशियंशियल सर्विसेज में जो फर्क है वह देखें। जो 12 घंटे काम करता है, गेट पर खड़ा रहता है रात दिन घूमता है और टिकट की चेकिंग करता है उसको नान-एशियंशियल कैसे कहेंगे। तो इसकी परिभाषा को बदलना होगा और सबको क्वार्टर देना चाहिए। जो नान-एशियंशियल हैं वह किराया ले लें, लेकिन क्या सात रुपये में

जबलपुर में, कठनी में, सागर में किसी को घर मिल सकता है। तो उनको सात रुपया किराये का मिलता है जब कि जो एशियशियल सर्विस वाले हैं उनके लिए क्वार्टर हैं और सिर्फ 10 परसेंट किराया कट हो जाता है। तो इस मामले में सुधार करना होगा।

अब, मैं यह कहना चाहता हूँ कि इटारसी-इलाहाबाद के लिए कुछ किया जाय। हर ट्रेन में बहुत भीड़ होती है। कितनी ही बार रेलवे बोर्ड से और आफिशियल्स से कहा गया कि यहाँ पर इतनी ओवरक्राउडिंग है कि लोग मर भी जाते हैं। तो क्या यह नहीं हो सकता कि इसके बीच में एक एक्सप्रेस ट्रेन चले, जनता एक्सप्रेस आप चलाते हैं तो इलाहाबाद से भी अगर रोजाना नहीं तो कम से कम बाई-वीकली, चार रोज में, एक कर दें। मैंने केन्द्रीय सरकार से भी कहा और जनरल मैनेजर से भी पूछा लेकिन जनरल मैनेजर अभी तक चुप हैं, सरकार चुप है, रेलवे बोर्ड चुप है। तो वहाँ जो परेशानी है उसको देखें।

तो इन सब चीजों के ऊपर दृष्टि रख कर कुछ करेंगे तो अच्छा होगा।

**श्री रामकुमार भुवालका** (पश्चिमी बंगाल) : उपसभाध्यक्ष महोदय, हमारे रेल मंत्रों श्री पाटिल और डा० राम सुभग सिंह ने इस रेलवे के भार को लिया है, इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ। उन्होंने इस भार को ले कर के अच्छा किया है। गए जमाने में हमारे रेलवे की जो दुर्व्यवस्था थी वह कहने के लायक नहीं है और आज इसमें बहुत सुधार हुआ है और हो रहा है। लेकिन हमारी जो जनसंख्या बढ़ रही है उसकी वजह से वह सुधार नगण्य हो जाता है और जितना सुधार रेलवे मिनिस्ट्री करती है वह सामने नहीं आता है।

अभी हमारे माननीय मेम्बरों ने कहा कि रेलें लेट आती हैं और इसमें कोई शक नहीं है। हमारे कलकत्ते में दो स्टेशन हैं और सारे हिन्दुस्तान में कलकत्ते के इन स्टेशनों पर ही सब से ज्यादा आदमी आते जाते हैं। इतना बड़ा हावड़ा स्टेशन होने के बाद भी जिसमें कि 14 प्लेटफार्म पर इतना वहाँ है कंजेशन है कि टिकट नहीं मिलता है और बड़ी मुश्किल होती है। सियालदह में तो इतनी ज्यादा तकलीफ है कि कोई बात हो नहीं है। वहाँ पर इतने यात्री पड़े रहते हैं, इतनी गंदगी रहती है कि कुछ पृष्ठिए नहीं। कितनी बार लिखा गया लेकिन कुछ भी नहीं कर पाते। इसलिए मेरा निवेदन है कि इसकी तरफ ज्यादा ध्यान देना चाहिये। कलकत्ता की जो जनसंख्या है और जो इतने बाहर के लोग वहाँ आते जाते हैं उसको देखते हुए हमारी इस मिनिस्ट्री को बहुत ज्यादा वहाँ काम करने की जरूरत है।

दूसरी बात यह है कि माल और पैमेंजर दोनों में भाड़ा बढ़ाया है, माल भाड़ा भी बढ़ाया है और किराया भी बढ़ाया है लेकिन माल के भाड़े को बढ़ाने का असर इंडस्ट्री पर पड़ेगा। कच्चा माल जब आता है तब और पक्का माल जब जाता है तब इसका असर पड़ता है और जो उपभोक्ता है, जो रिटेल में माल खरीदता है उसके ऊपर सब असर पड़ता है। कीमतें बढ़ने से सारा भारतवर्ष तकलीफ में है और इधर हम कहते हैं कि हमारा देश सोशलिस्ट हो लेकिन गरीबों पर क्या असर पड़ता है इसको नहीं देखते। कच्चा और पक्का माल दोनों पर इसका असर होता है। जैसे कि सीमेंट को हॉल ले लीजिए, पत्थर जब आता है, तो चूँकि वह हैवी वेट का होता है इसलिए उसका खर्चा बढ़ जाता है और जब सीमेंट तैयार होता है तब उसका खर्चा बढ़ कर रखना होता है और उसका दाम बढ़ जाता है। कई कई टाइम ऐसा भी होता है कि जब कारखाने में मुनाफा कम होने लगता है तो उसका जो कैपिटल है उस पर भी असर पड़ने लगता है।

[श्री रामकुमार भुवालका]

और उसके कारण से हमारी एकानामी में बाधा पड़ने लगती है तो मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि वह इसके ऊपर ध्यान दें।

तीसरी बात पैसेजरो की है। थर्ड क्लास के पैसेजरो पर जो किराया बढ़ाया गया है वह बहुत ज्यादा बढ़ाया गया है। कल मेरे माननीय मित्र देवकीनंदन नारायण ने कहा कि 50 किलोमीटर से कमती के ऊपर तो भाड़ा बढ़ना ही नहीं चाहिए। मैं भी इसकी जोर से सिफारिश करूंगा कि 50 किलोमीटर से कमती पर नहीं बढ़े।

श्री अकबर अली खां (आंध्र प्रदेश) : उसमें लिखा है कि 50 किलोमीटर तक नहीं बढ़ाया है।

श्री राम कुमार भुवालका : नहीं 6 किलोमीटर तक लिखा है। तो मेरा खयाल है कि कम से कम 50 किलोमीटर दूरी तक किराया बढ़ाना ही नहीं चाहिये। उसके अलावा जो आपने फर्स्ट क्लास और एयरकंडीशन्ड गाड़ियों के लिये बढ़ाया है उसके लिये मुझे कुछ कहना नहीं है, क्योंकि उसको इस्तेमाल करने वाले दे देंगे। लेकिन जो आम जनता है, किसान है और मजदूर हैं, उनके खातिर वह किराया नहीं बढ़ना चाहिये। आप समझिए 6 किलोमीटर तो हमारे हावड़ा से लिलुआ और बेलूर तक है। वह कुछ भी नहीं है, 4 मील हुआ। लेकिन बर्दवान 78 मील है, वह तो और भी ज्यादा होगा। वहां से बहुत आदमी आते हैं जाते हैं लेकिन आसनसोल तक भी रोज आते जाते हैं। पचास किलोमीटर तक आप न बढ़ावें तो किसानों को बहुत राहत मिलेगी।

श्री राम प्रसन्न राय (पश्चिमी बंगाल) : सुबर्बन पैसेजरो के लिये दूसरा रेट है।

उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव) : भुवालका जी आप भाषण जारी रखें। आपस में बातचीत न करें।

श्री रामकुमार भुवालका : दूसरी बात है रेलों का समय पर न पहुंचना। यह सर्वविदित है, सबको मालूम है कि हर जगह ट्रेनें लेट आती हैं, कभी कोई एक घंटा लेट आती है, कोई दो घंटा कोई 4 घंटा। ऐसा कम मौकों पर होता है कि रेलवे टाइम पर आए। बड़े-बड़े नगरों में जहां बहुत बड़ा कारोबार चलता है वहां पर अगर ट्रेन लेट आती है तो लोगों का बहुत नुकसान होता है। अगर किसी का कोर्टकेस है और समय पर ट्रेन नहीं आए तो बहुत परेशानी हो जाती है। यह भी कारण बताया कि बहुत सी जगहों पर चैन खींचने से गाड़ी लेट होती है। आए दिन ऐसा होता रहता है। तो मैं मंत्रीजी से कहूंगा कि रेलवे मिनिस्ट्री के आफिसर इस बात पर गौर करें और अगर वे तत्परता से काम लेंगे तो बहुत ज्यादा फर्क पड़ सकता है। रेलों में हर तरह के आदमी यात्रा करते हैं और ट्रेनों के लेट हो जाने से सबका नुकसान होता है।

रेलों के रास्ते में जगह-जगह जो एक्सीडेंट क्रासिंग गेट्स पर हो जाते हैं उसके बारे में मैं कहूंगा कि रेलवे गेट के नीचे "सब वे" बना दिये जायें। यह बहुत जल्द बन सकता है और खर्चा भी कम लगता है। ओवर-ब्रिज बनाने से खर्चा बढ़ेगा। मैंने देखा है कहीं कहीं जहां "सब वे" हैं वहां पर लागियां, मोटरें, गोरू गाड़ी, भैंसा गाड़ी चलती हैं और कोई तकलीफ नहीं होती लेकिन जहां ओवर ब्रिज है वहां ऊपर से जाने में बहुत कम जगह है। जहां जहां "सब वे" बने हैं मैंने देखा है कि उनमें गाड़ी नहीं रुकती। इसलिये "सब वे" जल्दी से जल्दी बनाये जायें। इससे ट्रैफिक नहीं रुकेगा और एक्सीडेंट से भी बच जायेंगे।

सबसे बड़ी बात है रेलवे सर्विसिंग की। रेलवेज में सर्विसिंग इतनी 'वीक' हो गई है, इतनी कमजोर और निकम्मी हो गई कि कुछ कहना नहीं। इसको हमें स्वीकार करना चाहिये। स्टेशनों पर ले लीजिये, कम्पार्टमेंट पर ले लीजिये, फर्स्ट क्लास में ले लीजिये,



एयरकन्डीशनिंग कोच में ले लीजिये, कहीं भी रेलवे की सर्विस ठीक नहीं है। कहीं लैट्रिन खराब है, पानी कहीं चूता है, कहीं पानी नहीं आता है, रेस्ट्रॉकार में बहुत गंदगी होती है, सामान इतना खराब होता है कि मैंने बहुत कम्प्लेन्ट्स किये। कई दफा जवाब आया है कि आगे के लिये खयाल करेंगे लेकिन वही हाल रहता है। दूसरे, स्टेशनों पर सफाई करने वाले भाई लोग हैं लेकिन उनकी भी बहुत ज्यादा तादाद नहीं रहती क्योंकि रेलवे तो ज्यादा बढ़ गई उसके साथ-साथ आदमियों का आना जाना बढ़ गया लेकिन काम करने वाले ज्यादा नहीं रखे गये इसलिए सफाई का बहुत अभाव है। पहले के जमाने में ऊपर के क्लासेज में सफाई का तो कहना नहीं था। आज नीचे के क्लासेज में पहले से थोड़ी ज्यादा सफाई है। सब जगह सफाई के ऊपर ज्यादा ध्यान होना चाहिये यह हमारा निवेदन है।

दूसरी बात मैं आपसे कहूँ कि रुपया लेने के बारे में हमारे रेलवे कर्मचारियों की बाबत बहुत-सी बातें बताई गईं। रेलवे कर्मचारी रुपया लेते हैं यह एक ऐसी बात है जो बराबर चली आती है। क्यों चली आती है यह पता नहीं लेकिन यह एक आदत-सी रेलवे कर्मचारियों में पड़ गई है वह कुछ न कुछ लेना चाहते हैं। या तो सरकार उनको तनख्वाह कम देती है या हम उनके ऊपर निगरानी नहीं रखते। अभी थोड़े दिनों की बात है, 16 फरवरी को मेरे एक मित्र के घर शादी थी वे कलकत्ते में रहते हैं। दस दिन पहले थर्ड क्लास स्लीपिंग कोच के लिये रिजर्व करवाना होता है। 5 तारीख को उसने अपना आदमी भेजा कि अमुक इतने टिकट ले आओ। लेकिन जैसे ही 9 ता० को काउन्टर खुला ही था कि बाबू ने कहा कि टिकट सब बिक गए। उसने कहा अभी तो दफ्तर खोला नहीं टिकट कैसे बिक गए? उसने कहा सब बिक गए और वह निकल कर बाहर आया और कहने लगा कि टिकट आपको मिल सकता है लेकिन 25 रु० देना होगा। उसने कहा

मैं तो यह नहीं दे सकता हूँ मैं तो उनका कर्मचारी हूँ। रेलवे के बाबू ने कहा तो पूछ कर आ जाओ। जब वह आदमी वापस आया तो उसने सब बताया। पहले तो वह नाराज हुये फिर उन्होंने 25 रुपये दे दिये और वह टिकट ले आया। तो यह कितने दुख की बात है। मान लीजिये कि जिनके पास देने के लिये पैसा नहीं है वह कहां से लायें। इसलिये मेरा निवेदन है कि यह करप्शन हम कैसे बंद करें इसे हमको सोचना है। यह "मुहावरा" बंद होना ही चाहिए। आज सारे देश में करप्शन की बात चलती है कि हम जबरदस्ती, इसको बन्द करेंगे लेकिन वह संभव नहीं है। फिर भी हम कोई ऐसा रास्ता निकालें जिससे वह चीज बंद हो जा सके। हमें गांधीजी के दिये हुये रास्ते से, प्रेम से, प्यार से, इस बारे में सीख देनी चाहिये। हमारे यहां जो जबरदस्ती का सवाल होता है उससे मेरा खयाल है कि पहले से ज्यादा घूस बढ़ी है, घटी नहीं है। मैं कहना नहीं चाहता लेकिन मैं जानता हूँ यह घूस का मामला बढ़ता ही जाता है, जहां मौका मिला वहां कहते हैं पैसा दो तब काम होगा। क्या लारी वाला हो, क्या मोटर वाला हो, बस वाला हो, रास्ते चलने वाला हो, मैं नाम नहीं लेना चाहता, सब जगह घूस चलता है। नाम लेने से कोई फायदा नहीं है, लेकिन इस तरीके को कैसे बंद करें। इस बारे में रेलवे मिनिस्ट्री से मैं चाहता हूँ ज्यादा सोचें क्योंकि इसमें सारे देश को राहत मिलेगी, क्योंकि यह तरीका बहुत गंदगी का है, इस तरीके से किसी को सुख नहीं मिलता है, न देने वाले को सुख मिलता है, न लेने वाले को।

[Time bell rings.]

तो इतना कहने के बाद मेरा पक्का खयाल है और मुझे विश्वास है कि हमारे पाटिल साहब और डा० राम सुभग सिंह भी, जिन्होंने रेलवेज का काम अपने हाथ में लिया है इसके बारे में बहुत ज्यादा मुस्तैदी से अपने रेलवे के आफिसर्स द्वारा कमियों को दूर करेंगे तो बहुत अच्छा होगा।

PROF. A. R. WADIA (Nominated) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I have gone through the speech of the hon. Minister as well as a good deal of literature that he has supplied us with a somewhat mixed feeling. I am sure he does not expect us to thank him for the additional burden that he has found it necessary to impose on us all but he has every right to expect us to appreciate all the good work that he and his officers have done for the good name of the Indian Railways. The Indian Railways are the largest employers, are the largest undertaking in the public sector and we do expect them to set a good example in the treatment of their employees to other people and other concerns and I think the Indian Railways are giving a good account of themselves by giving so many amenities to their employees in the form of more and more housing, more and more schools, more and more benefits in wages and in various other ways. They have really been standing well by their employees and the very fact that we have not heard of any strikes on any big scale is certainly a compliment in this industrial age to the successful working of the Indian Railways. I am particularly glad to find that they have even provided for holiday homes and the labour relations are of a very good type and the successful working of the production committees in which the labour is also represented is a good incentive to other private concerns. I am also glad that the Railways have undertaken the doubling of the main-line which will facilitate a faster service in all directions all over the country. It is a matter of particular joy that there is a substantial reduction in the number of accidents. I remember in the previous years when accidents were many and some of a ghastly type, we had to criticise the Railway Ministry and one Railway Minister, no less a person than the present Prime Minister, found it necessary even to resign on the ground that there had been accidents during his Ministership. It is very interesting and very encouraging to note that the number of accidents has been very substantially reduced and we do hope that in the years to come, the number of accidents will get less and less.

[THE DEPUTY CHAIRMAN IN THE CHAIR]

The doubling of the line will certainly quicken the service in all the different parts of the country. There are amenities for the users of the Railways as well, particularly I may mention the Express Goods Service which would be of very great help to certain industries as well as to private individuals. But I regret to say that catering needs very much more improvement. I have always been against departmental catering for the simple reason that whatever is undertaken by the Government adds to the cost and I have been noticing as a persistent traveller, a marked deterioration in the quality of food that is given to us. On previous occasions I had given expression to the sense of disgust that I have often felt at the dirtiness of the clothes, of waiters and I am afraid in this matter there has been no improvement. There is a reference in the Minister's speech to better uniforms being given to waiters but if these uniforms are not kept clean, it takes away really even the value of the food that is given to us. On the whole I feel that when we had private management for catering, things were much better. There was one distinct advantage that there was a sense of competition among the caterers. If one caterer did not give good food, we could chuck him out and there would be an incentive to somebody else to take his place and give us better value. Unfortunately this sense of competition is gone and the good caterers that gave us very good service for years and years have all been practically hounded out and we have got the so-called departmental catering. There is very little supervision and I do not know if that supervision comes from really expert people and we suffer from all the evil effects of a monopolistic regime.

While I am prepared to appreciate all the good work that has been done by the Railways, one cannot be blind to the various defects. Overcrowding is a terrible evil in our Railways and Minister after Minister has given expression to the feeling that this problem is almost insoluble. It is very disheartening to see our fellow citizens who cannot afford to travel in higher classes being dumped together like sandwiches. It is a very disheartening experience and something should be done. There is almost a sense of despair in the

Ministry I find year after year. They cannot cope tip with this evil partly because of the increase in the population and certainly because of the increase in the number of people who travel today but something has to be done to overcome this evil. We cannot rest contented. In the face of all the sufferings that the travelling public is exposed to, the rise in the passenger fares sounds a little bit too cruel. Do we get proper amenities for all the increased rates that we shall have to pay ? Of course when the Railway Ministry gives us figures that the additional cost is only one paisa or five paise or six paise, it sounds quite all right but when you work it out you find that it amounts to a very considerable increase in the expenses of the individual and this rise is particularly unfortunate at the present moment when we are all suffering from the evil effects of high prices. This will add to the burden of the travelling public and the same thing might be said in connection with the rise in the freight rates especially on bulky commodities like iron and steel, cement, limestone, bricks and stones, ores, etc. Now unfortunately this increase in the freight rate is not going to be borne by the industries as such. They will pass it on to the consumers. The consumers are the real sufferers whenever there is an increase in the cost of production.

And housing will be hit We want more and more houses. We want more and more iron and steel for it. We want more cement for it, and if the cost of these things is added to, it means we are taking really a very backward step. We find that there is already a reduction in goods traffic, and higher rates, I am afraid, will add to this reduction. It is worth while considering whether lowering of the freight rate will not result in more traffic in goods so that our wagons may not lie unused, as they happen to be at the present moment. Now I appreciate the fact that because of the various amenities given to the employees there is a tremendous rise in the cost, a rise of nearly thirty-two crores of rupees, and that has to be made good, and that is the justification offered by the hon. Minister for increasing the passenger fares as well as the freight rates. But I venture to suggest that if the Ministry exercises a better control on ticketless

travelling, they will be able to earn a good deal of money, which will obviate the necessity for increasing the passenger fares or the goods rates, and I think, it could be done. I know that the railway employees are not all composed of saints, and even a man like, so honoured a citizens as, Mr. Sri Prakasa had to admit that he had to bribe a railway employee in order to get his reservation. Now if this sort of thing could be obviated—and it is for the Minister to devise the means for it— I am perfectly certain that it will not. be necessary to put the travelling public on the wrong side by making them pay more, whether for their own travelling, or for goods traffic.

Well, Madam, on the whole I shall say that the Railways in India are a source of pride to us in spite of its various shortcomings, to which we cannot be blind. As I have said before, it is the largest public sector undertaking, and it produces good dividends; it has given as much as Rs. 103 • 40 crores to the General Revenues at 4 • 5 per cent, and over and above that it is able to have year after year very substantial surpluses. Last year we had Rs. 49 • 24 crores and this year they have budgeted for Rs. 29-24 crores. That is all to the good side, but with a little more economy and a little more vigilance as to how the money is spent, it should be possible to reduce the expenditure and obviate the necessity for increasing the freight rates and passenger fares. I am perfectly certain that, knowing as I do the great drive that the present Railway Minister has in him, he can do something to satisfy our requirements: without adding to our burdens.

**श्री दयाल दास कुर्रे (मध्य प्रदेश) :**

उपसभाध्यक्ष महोदय, जैसा कि प्रथा है, हर वर्ष रेलवे का बजट सदन के सामने प्रस्तुत किया जाता है। उसी प्रथा के अनुसार इस वर्ष भी माननीय मंत्री महोदय ने रेलवे का बजट सदन के सामने प्रस्तुत किया सदन के विचारार्थ। इस वर्ष के बजट में, मैं जैसा देखता हूँ, एक आकर्षण है और आकर्षण इसलिये है कि

[श्री दयाल दास कुरें]

इसमें रेलवे मिनिस्ट्री ने इस वर्ष कुछ अधिक प्रावधान रखा है, चाहे वह किसी भी रूप से हो, लेकिन काफी एक मोटी रकम इस वर्ष के बजट में देखने में आई। हम रेलवे के विकास के कार्यों को जब देखते हैं, तो उससे हमें मालूम होता है कि धन की आवश्यकता है क्योंकि विकास कार्य रेलवे के अन्तर्गत जो होने जा रहे हैं, उनमें उसकी आवश्यकता है। जैसा कि मेरे पूर्व वक्ता महोदय ने बताया कि रेलवे के अन्तर्गत बहुत से विकास कार्य हो रहे हैं और हम इसलिये कहेंगे कि रेलवे के जो बहुत कार्य हो रहे हैं, उनसे देखने वालों को भी और संसद को भी संतोष होगा, इस लिये रेलवे मिनिस्ट्री और रेलवे के मंत्री महोदय धन्यवाद के पात्र हैं जिन्होंने क्षणिक समय में संसार के सामने भारतवर्ष के इस रेलवे के महकमे को लाकर के खड़ा कर दिया। जब हमने रिपोर्ट में पढ़ा कि इसकी गति 75 मील तक जाने वाली है, तो हमें फ्रांस की याद आती है, जहाँ हम सुनते थे कि सब से अधिक विश्व में यदि रेलवे की गति है, तो फ्रांस में है, और आज हम उसका मुकाबला करने जा रहे हैं।

आज हम यह देखते हैं डबल लाइनें हो रही हैं। मैं साउथ ईस्टर्न रेलवे के उस भाग से आता हूँ जहाँ कि लोहे के कारखाने हैं और जहाँ पर लोहे और कोयले को ले जाने के लिये रेलवे की डबल लाइन की विशेष आवश्यकता है। वहाँ पर पहाड़ और पत्थरों को खोदते हुये और बहुत कठिनाई से 24 घंटे वहाँ पर परिश्रम करते हुये, जब हम लोगों को देखते हैं, तो हमारे मन में एक उत्साह होता है और हम यह समझते हैं कि रेलवे के महकमे में एक अच्छा काम हो रहा है। वहाँ पहले जहाँ हम खुले स्थान देखते थे, वहाँ पर बिल्डिंग्स बन रही हैं और यह सब देखते ही एक संतोष होता है।

इस बजट में हमने देखा कि पैसंजर भाड़े से लगभग 21 करोड़ की और आमदनी हो जायेगी। इस बढ़ोतरी को देखते हुये कुछ ऐसा

लगता है कि यह जो पैसंजरों के ऊपर, यात्रियों के ऊपर, और खास कर तीसरे दर्जे के यात्रियों के ऊपर भी कुछ किराया बढ़ा हुआ है, इस बढ़े हुये किराये की ओर यदि हम दृष्टि डालें तो लगता है कि पैसंजरों से, यात्रियों से जितना किराया हमें अधिक मिलता है, उसमें तीसरे क्लास के यात्रियों से अधिक मिलता है, लेकिन अगर हम यह समझें कि जितनी सुविधायें उनको मिलनी चाहियें, वे पूरी हो गई हैं, तो यह किराया जो बढ़ा है, यह अधिक नहीं होगा और इसे बढ़ना चाहिये। लेकिन हर स्टेशन में हम देखते हैं कि विशेषकर तीसरे दर्जे के यात्रियों की बहुत भीड़ होती है। जब उनकी भीड़ को हम बड़े स्टेशनों पर देखते हैं, तो ऐसा लगता है कि आप जैसे सज्जन और कुछ अच्छे लोग भी कभी यह हिम्मत नहीं करेंगे कि हम तीसरे दर्जे के दरवाजे पर जाकर, अपना सामान फेंक कर और उसमें चढ़ें। यही इच्छा होगी कि टिकट वापस कर दें और घर चले जायें; ऐसी स्थिति में हम आज बड़े स्टेशनों को पाते हैं। इससे मालूम पड़ता है कि तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिये हमें जितनी सुविधा गाड़ियों की देनी चाहिये, वह सुविधा हम अभी तक दे नहीं पाये। इसके बावजूद भी हमने अपने इस वर्तमान बजट में देखा कि कुछ किराये में वृद्धि हुई है। इसमें कुछ लोगों को संतोष देने के लिये 6 किलोमीटर की बात आई है कि वहाँ तक छूट है। आगे 6 से 50 किलोमीटर तक के किराए में 1 से 5 पैसे की वृद्धि की गई है जिससे कि लगभग 13 करोड़ रुपये की आमदनी हो रही है। तो मैं कहूँगा कि तीसरे दर्जे के यात्रियों के किराये की वृद्धि को समाप्त करने के लिए रेलवे मिनिस्ट्री विचार करे और उसके सामंजस्य का दूसरा रास्ता निकाले तो हम तीसरे दर्जे के यात्रियों के साथ न्याय करेंगे अन्याय नहीं। कल हमारे बहुत से माननीय सदस्यों ने इस पर विचार प्रकट किया और मैं उनकी भावनाओं की प्रशंसा करता हूँ और उनकी भावनाओं के साथ अपनी भावना भी सम्मिलित करता हूँ।

दूसरी बात मैं विकास कार्यक्रम के सम्बन्ध में कहने जा रहा हूँ। रेलवे मिनिस्ट्री कुछ नई रेलवे लाइनें बनाने जा रही है और बड़ी तादाद में बनाने जा रही है। जब हम इन रेलवे लाइनों को देखते हैं और मध्य प्रदेश को नक्शों में देखते हैं तो हम पाते हैं कि मध्य प्रदेश का अधिकांश भूभाग आज रेलवे की लाइनों से खाली पड़ा हुआ है। यहाँ एक बस्तर और सरगूजा का भाग है जिसमें कि एक भी लाइन नहीं है और खास कर के बस्तर जिले में। मैंने एक बार अपना विचार रखते हुये कहा था कि बस्तर जिले में खनिज पदार्थ भरे पड़े हैं और लोहे की खान बैलाडिला नामक स्थान में बहुत है। उस लोहे को ले जाने के लिए मद्राचलम तक दक्षिण में लाइन गई है, उसकी मैं प्रशंसा करता हूँ कि कम से कम रेलवे विभाग ने एक रेलवे लाइन ले जाने का प्रयास तो किया लेकिन साथ-साथ मैं आशा करता हूँ कि पूरे बस्तर के विकास को भी ध्यान में रख कर रेलवे लाइन निकाली जायगी। वहाँ के बहुत से लोगों ने अपनी आँखों से देखा भी नहीं है कि रेलवे लाइन क्या होती है। तो ऐसी स्थिति में अनडवेलप्ड पार्ट की उन्नति के लिए, खनिज पदार्थों को लाने, ले जाने के लिए, जंगल की उपज के विकास के लिए इधर उत्तर की ओर भी रेलवे लाइन बनाने की ओर रेलवे मिनिस्ट्री को ध्यान देने की आवश्यकता है। मैंने इस सिलसिले में एक प्रश्न किया था और उसका जवाब 18 ता० को आया है। मैंने पूछा था कि बैलाडिला लौहखान को रेल द्वारा रायपुर से जोड़ने के बारे में सरकार का क्या विचार है तो 18 ता० को उसके जवाब में यह कहा गया कि दण्डकारण्य क्षेत्र में कुछ नई लाइनों और बैलाडिला क्षेत्र से एक सम्पर्क लाइन बनाने की सम्भावना और लागत के बारे में अध्ययन करने का विचार है। तो कुछ ऐसा तो अवश्य मालूम पड़ता है कि कुछ करने जा रहे हैं लेकिन इस तरह के जवाब से कभी कभी असंतोष भी होता है कि चौथी योजना में इन लाइनों का समावेश होगा या नहीं होगा। मैं रेलवे विभाग से इस सम्बन्ध में निवेदन

करूँगा कि वहाँ के लोगों के विकास के लिए, उस क्षेत्र की उन्नति के लिए और बैलाडिला का आयरन और उत्तर की ओर ले जाने के लिए, भिलाई स्टील प्लांट के लिए, इस हिस्से में रेलवे लाइन की नितांत आवश्यकता है। पिछले वर्ष भी इस बारे में बहुत से सदस्यों ने प्रकाश डाला था और खास कर के श्री वाजपेयी जी ने इसकी चर्चा की थी कि इस हिस्से में रेलवे लाइन का होना आवश्यक है।

इसी प्रकार सरगूजा का एक बहुत बड़ा हिस्सा है जहाँ कि रेलवे लाइन नहीं है, वहाँ चिरमिली से आगे आगे रेलवे लाइन नहीं है। पिछले वर्ष जब साउथ ईस्टर्न रेलवे की बैठक हुई थी उस समय मैं उपस्थित था और उसमें मैंने निवेदन किया था कि अम्बिकापुर से लेकर इस भाग को रामानुजगंज तक जोड़ दिया जाय। पहले कुछ सर्वे किया गया था। तो मेरी रेलवे विभाग से प्रार्थना है कि अम्बिकापुर से लेकर रामानुजगंज तक का सर्वे कराएँ और फिर से इस कार्य को लेने का प्रयत्न करें तो हम उनके बहुत शुक्रगुजार होंगे।

मैं एक और बात रेलवे मंत्रालय के ध्यान में लाना चाहता हूँ और वह यह है कि सन् 1906 ई० में बिलासपुर मांडला लाइन का सर्वे हुआ था, सर्वे सम्पन्न हुआ और उसके बाद कार्य भी शुरू हुआ, उस पर करोड़ों रुपया खर्च हुआ, अर्थ वर्क मिट्टी डालने का कार्य पूरा हुआ और आज भी उसके निशान छः फिट की ऊँचाई तक दिखाई देते हैं, लेकिन इतना अधिक खर्च करने के बाद भी वह लाइन बाद में छोड़ दी गई। हम देखते हैं कि व्यापारिक दृष्टिकोण से इस लाइन को लेना बड़ा ही आवश्यक है। मैं मंत्रालय से प्रार्थना करूँगा कि जो चौथी योजना बनाई जा रही है उसमें इस लाइन को रखने के लिए वह प्रयत्न करे और इसकी ओर दिलचस्पी ले तो उस क्षेत्र के लोगों को बड़ी राहत दे सकेंगे, ऐसा मैं समझता हूँ।

[श्री दयाल दास कुरें]

रेलवे में लगभग 17 या 18 लाख कर्मचारी काम करते हैं और क्लास फोर्थ के जो कर्मचारी नियुक्त किए जाते हैं उनकी नियुक्ति जो लोकल आफिसमें होते हैं उनके द्वारा होती है। रेलवे मंत्रालय का ध्यान मैं इस बात की ओर दिलाना चाहता हूँ कि प्रत्येक जिले में एक नौकरी आफिस होता है जोकि स्थानीय लोगों का एक रजिस्टर तैयार करता है, जिले का जो इम्प्लायमेंट एक्सचेंज होता है उसके जरिये वह रजिस्टर तैयार किया जाता है और हर वर्ष ऐसा देखा गया है कि उस रजिस्टर में से स्थानीय रेलवे आफिस को लिस्ट भेजी जाती है लेकिन पिछले वर्ष डिस्ट्रिक्ट इम्प्लायमेंट एक्सचेंज के द्वारा साउथ ईस्टर्न रेलवे के कार्यालय में जो हजार कैंडीडेट्स की एक लिस्ट भेजी गई पर उसमें से एक भी नहीं लिया गया। जनरल मैनेजर के ध्यान में यह बात लाई गई लेकिन इस विषय पर आगे क्या कार्यवाही हुई मालूम नहीं। तो मैं रेलवे मंत्रालय से अपील करूंगा कि जो वहां के स्थानीय लोग हैं उनको फोर्थ क्लास की नौकरी में लिया जाय और उनको लेने के लिए ही प्रयास किया जाय।

जैसा कि माननीय सदस्यों ने भी बताया, रेलवे के अन्तर्गत भोजन आदि की व्यवस्था कई जगह बहुत अच्छी है। मुझे भी रेलवे कैंटीन में और रेलवे की जो गाड़ियां चलती हैं उनमें भोजन करने का अवसर मिला और मुझे काफी संतोष हुआ। मैं चाहता हूँ कि अगर इस व्यवस्था में थोड़ा-सा सुधार आए तो हमें कभी भी टीका-टिप्पणी करने का अवसर नहीं आयेगा। यों रेलवे ने इसमें काफी सुधार किया है।

कई स्टेशनों पर छोटी छोटी कैंटीन और फूट्स वगैरह की दुकानें होती हैं, उस सिलसिले में मैं एक शब्द कहना चाहता हूँ। स्थिति यह है कि बहुत असें से लोग ऐसे ठेके लेते जाते हैं और उनमें से अधिकांश ऐसे हैं जो कि कभी

काम नहीं करते बल्कि सबलेट कर देते हैं। साउथ ईस्टर्न रेलवे में इसके बहुत से उदाहरण पाए जाते हैं। मैं चाहता हूँ कि इन सब की ओर फिर से जांच की जाय और ऐसे लोगों को ठेका न दिया जाय और जो नये आदमी अच्छा काम कर सकते हैं, उसमें दिलचस्पी लेते हैं उनको मौका दिया जाय ताकि रेलवे स्टेशनों पर इन कैंटीन्स और फूट स्टाल्स में और वेडिंग वगैरह में सुधार हो सके और सबलेटिंग की जो बुराई है वह बन्द हो सके।

दूसरी बात हमारे रेलवे विभाग के अन्तर्गत शिक्षा का भी स्थान है। शिक्षा का महकमा अलग है लेकिन फिर भी रेलवे कर्मचारियों को राहत देने के लिए शिक्षा की भी व्यवस्था की गई है और उसके अंतर्गत जैसा कि रिपोर्ट में बताया गया है, चालू वर्ष में एक हायर सेकेन्ड्री स्कूल, दो हाई स्कूल और 4 प्राइमरी स्कूल खोलने की स्वीकृति दी गई है। भारतवर्ष की विशालता को देखते हुये मुझे इस चीज को देखकर थोड़ासा अफसोस हुआ है और मैं रेलवे मंत्रालय से चाहूंगा कि अधिक से अधिक हाई स्कूल खोलेंगे और उनके लिये बिल्डिंग की व्यवस्था करेंगे और डिविजनल तहसील में होस्टल वगैरह की व्यवस्था की जाय। यदि रेल मंत्रालय ऐसा करे तो हम वहां के रेल कर्मचारियों को अधिक राहत दे सकेंगे क्योंकि थर्ड और सेकेन्ड क्लास के जो कर्मचारी हैं वे अपने बच्चों को अपने साथ ट्रान्सफर के समय नहीं ले जा सकते। इसलिये स्कूल बिल्डिंग के साथ होस्टल की भी व्यवस्था हो और बोर्डिंग हाउस की स्थापना की जाय। धन्यवाद

SHRI D. B. DESAI (Maharashtra) : Madam Deputy Chairman, I would like to restrict my observations to some of the important points. The speech of the Railway Minister has not thrown light on certain fundamental aspects of Railway planning. In the Third Plan, line target was fixed at 2640 kms. but for this year, the last year of the Third Plan, we are told that only 2100 kms. will be completed. This means that the Railways are short by

give us the reasons for this shortfall but surprisingly enough there is no mention about this in the speech nor in the other material supplied to us. The Railway Administration is the biggest national undertaking in this country and so the country has a right to expect that the Railway Administration will have some sort of balanced development or that the Railways will serve as a means for balanced development. If we look at the Railway map of India, we find areas which were previously criss-crossed by Railway lines even now being flooded with new lines and those areas which had no connections previously continue to remain in the same position even today, seventeen years after independence. On the West Coast, a distance of nearly seven hundred miles, you find a big gap of nearly four hundred miles from Bombay to Mangalore. A demand for railway connection in the West Coast was submitted earlier in this House and in other places outside and even in conferences of Ministers. We were assured that this would be taken up but nothing much has been done excepting an eighteen km. line from Panvel to Apta. At the inauguration of the Panvel station, the Minister assured us that in the next Budget something bigger would be done but to our surprise there is nothing that we can find here.

Another thing to be noted with regret is that this nationalised undertaking is working to under-capacity. The Railways, as mentioned by the Minister, have expanded their capacity to a certain extent but last year goods traffic went down and the reason was, as given out by the Minister, a downward tendency in the production of coal, cement, limestone, etc. Is it not a fact, Madam, that the production of these commodities has increased to a certain extent? However, the same proportion has not been represented in the traffic offering. May I know from the Minister whether he has cared to ascertain the causes for this sort of non-cooperation from industry? It is a sort of non-cooperation. May be production in the industrial sector is falling short of the Plan targets but it cannot be denied that production has increased and yet that proportion of increase is not reflected in the traffic offering so far as the Railways are concerned. The

reason for this has to be ascertained. The Minister may say that the Railways are short of money because of less receipt from goods traffic and hence the necessity for taxing the passengers. Industry is not co-operating with the Railways and the Railway Minister therefore goes to search the pockets of the passengers. Madam, it is not justice. If at all the Railway Minister has to search for money, he will have to go to the industries and find out why they are not co-operating. I can positively say that most of the industrial units are taking advantage of the road traffic for small distances. We find that the amount of receipts in respect of road traffic has increased by nearly three to four crores of rupees, while in the case of Railways the increase is only of the order of Rs. 1.50 crores. The index number given in these publications is 206, which means nearly double. In these circumstances, I think an increase in passenger fare is unreasonable and unjustified. Moreover, the rate of increase is also quite funny. The Minister has assured us that there would be no increase for a distance covering six kms. I would like the Minister to ascertain the distance between any two stations. Excepting in the case of suburban stations, no two stations are within a distance of six kms. and so this is no concession that has been given to the passengers. On the contrary, there is an increase of one to five paise in the case of short distance passengers. We are taxing the already hard-hit passengers who have already given a sufficiently big amount to the Railways. Even the Railway Minister said that passenger earnings have increased to two hundred crores and more whereas in other sectors the earnings show a downward trend or have not reached the expected figure. At the same time, he wants to tax the poor passengers. Moreover, the short distance passenger has to use the Railway for going to a bazaar for buying his daily necessities. Even going to a bazaar is going to cost him five paise more.

The Railway Minister is increasing the fare; perhaps the Finance Minister may also increase some of the indirect taxes. In the last year of the Third Plan we are forced to undertake increased expenditure which is beyond the capacity of the common man. Only two years back we have



[Shri D. B. Desai.]

been taxed on account of increased defence expenditure. This is further taxation or further cut in the people's consumption of daily requirements which they could have spent on other items such as education and other things. As Prof. Wadia has categorically stated, this increase of one to five paise looks a small thing but if you work it out it is a heavy burden on the common man in India.

Another point which I want to bring to the notice of this House is about the proposed South Central Railway Zone. In the last session on the last day the Railway Minister announced that there was this proposal and that the proposal had been approved. I could not understand the logic behind this zone. I do appreciate that bigger zones are a handicap to efficient administration but to create a new zone there must be some logic. The new zone must comply with some requirements. I understand that the Vijayawada-Hubli Divisions of the Southern Railway, Secunderabad and some portion of the Sholapur Division of the Central Railway are brought together to form a new zone. If we see the railway map we can just see there is a slender gap at Sholapur and Wadi while the eastern and western parts have swollen like anything, from Tarihara to Poona being the western part and from Gudur to near the border of Orissa being the eastern part. At the centre it is only from Dhond up to Raichur. That is the only link from Sholapur. So I would request the hon. Minister to re-examine this matter. If he wants to reorganize the zones he will have to re-organise the Divisions, because the former Divisions were not scientific. Hubli and Secunderabad are the two Divisions which were made due to certain historical conditions. The Secunderabad Division corresponds to the old Nizam's State Railway. The Hubli Division corresponds to the area which was excluded because there was the Mysore State Railway there.

SHRI AKBAR ALI KHAN : No, no. that is not correct. The Secunderabad Division does not correspond to the old Nizam's State Railway. There are additions and subtractions.

SHRI D. B. DESAI : The Minister will agree with me that these Divisions were not scientific; they were not formed on any particular basis. They were formed due to historical and other conditions. So these Divisions will have to be first reorganised. There must be some basis for the Divisions. There is no use just bringing in from Manmad, from Dhond or from Poona and taking it right up to Secunderabad or Gudur and call it a zone. These areas have economic connections administrative connections to Bombay. If a railway user wants to claim some compensation from the Railways from the Dhond area or Manmad area or, say, Akola area, he will have to run to Secunderabad. That is not normal; that is not natural. It will be a burden on the railway users; it will be harassment to them. If this national undertaking is to be a public utility service, it should really serve the needs of the users. So I would request the hon. Minister to reconsider this question. There is also another thing. We fail to understand why Guntakal has been left out. Sholapur has been included but Guntakal which is nearer to Secunderabad has been excluded. Is there any political reason or is there any administrative reason for this? If the Railways are working on political understandings then there is no question; we cannot argue because the ruling party can do anything it likes.

SHRI AKBAR ALI KHAN : There are no political considerations at all; the only consideration is efficiency of administration.

SHRI D. B. DESAI : Let the Minister say that. If it is only on administrative grounds, if it is only on grounds of efficiency, we would like to be told so. So I hope the hon. Minister will consider all these things and reconsider the whole issue.

SHRI D. C. MALLIK (Bihar) : Madam Deputy Chairman, I heartily congratulate the Railway Minister, Mr. Patil, Dr. Ram Subhag Singh and Mr. Sham Nath and the Members of the Railway Board for the efficient and magnificent way and the smooth and efficient manner in which they have managed the affairs of this vast undertaking, the Indian Railways. The

Indian Railways probably, barring the Communist countries, is the largest public utility and public sector project employing about one lakh and twentyseven thousand men of all categories ranging from the highest engineer down to the lowest paid manual worker. Since independence the Indian Railways have shown the greatest improvement.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T. T. K. RAMACHANDRA) in the Chair]

And still greater and greater improvements are being made. During the British regime the Railways were very neglected. The carriages were bad, the compartments were untidy, especially the third class compartments. Since independence the third class carriages have been improved a great deal and even sleeper coaches have been introduced.

Now, I want to say a few words about this Budget. I do not like all the items of the Budget and I would have been glad if there was no increase in third class fares. But still it is for the Railway Minister to decide and I support it because probably there was no other way except to increase the fares. The pattern of goods freight has been changed and this Budget has been drawn up very cautiously. The income from goods traffic has not shown that increase as was expected but the income from passengers is going up. The hon. Minister has assured there will be increase in the number of passenger trains but still there is overcrowding. The overcrowding should be so controlled that each passenger gets a seat.

Now, really speaking they are not amenities to the passengers, they are not necessities. It is an obligation on the Railway Administration. The Railway Administration has the obligation to give drinking water to the passengers. It has the obligation to give them sitting accommodation and obligation to give them fans. They are not amenities. They are not necessities. They are obligations and duty of the Railways. So, they should not pride themselves in saying that they are doing so much by way of amenities to the passen-

gers. Anyway, I support the Budget because I know that the Railway Minister has no other way.

Now, about the time-tables I have some complaints to make. The time-tables are framed in such a way that the railway officers think that the passengers are their enemies. Those passengers who supply them with the money, who pay them, they think they are their enemies. Now, about these time-tables I have to say something. Now, it is not the passengers convenience that they look to. They think how to inconvenience the passengers. If you go through the time-table you will find that the connections are deliberately not given. One instance I will give you. The Darjeeling Mail is an important train. Coming from Bholpur to the towns there are a large number of passengers for Dhanbad from that side. The Down Darjeeling Mail reaches Burdwan junction at 14.28 and at that very moment, at 14.28, the train for Dhanbad starts and one has to stay at Burdwan station doing nothing for three hours. This is deliberately inconveniencing passengers, now, these are the bright sides which I have mentioned. There is the other, dark side of it.

The first thing I would say is about corruption. If the corruption of railway officers, the downgrade officers, had stopped the Railways' income would have gone up by 30 per cent. First, take the case of the Public Service Commission. Unless a candidate bribes the Public Service Commission man, even the best-fitted candidate has no chance of getting employed. Now, there are other instances of corruption. In police there is corruption, but the Police Superintendent does not take money from the pocket of the sub-inspector. Probably the sub-inspectors have some quota to give to the Superintendent of Police. But here the lower railway officers take money from the pocket of their own subordinates. In order to post them to a better post or to give them promotion, they have to bribe them. Unless you bribe, there is no chance of your promotion. Incidentally, I will mention one case to show to what extent malice, vindictiveness and injustice can go. I learnt of it because the person the victim

[SHRI D. C. MALLIK.]

happens to be a relation of mine. Now, Mr. Surendra Mohan Dasgupta was the Senior Divisional Cashier at Calcutta, that is. at Fairlie Place. Now, he is a bachelor. He has an old mother of 80 to look after. He was there for several years. Now, one gentleman—I will not name him—was the Chief Cashier of some Railway in India. He defalcated some railway money and somehow or other escaped jail and dismissal. He was posted as the Senior Divisional Cashier along with my relation. He bore a grudge against the relation of mine because the relation of mine was the disciple of the same 'Guru' as that of the Chief Cashier and was attached to him. That Chief Cashier was a great enemy of that dismissed, not dismissed but degraded Chief Cashier. He also bore a grudge against my relation and he had a great friend in one Junior Railway Accounts Officer who had influence on the Deputy Chief Accounts Officer of the Eastern Railway. Now, owing to her old age he could not leave his mother along, and his mother was not in a condition to be carried to the place of his transfer. They transferred him to some other post as Senior Cashier. He appealed to his superior, but instead of replying or giving any attention to the appeal they degraded him to a Junior Cashier's post. They gave him a bad name and hanged it. The procedure they introduced was that no Junior Divisional Cashier should be posted at Calcutta, so that they debarred him from Calcutta. I would appeal to the Railway Minister to look into this case, particularly as this is not the only case. There are hundreds of such cases where great injustice is done to the Subordinates out of malice and out of vindictiveness.

Now, coming to the other departments of the Railways, the public has no connection with railway officers except the Engineering Department and the Goods Department. Every person who has to deal with (hem has to pay something to them. The engineers take from the contractors. The goods clerks take from the consumers. Unless you pay the goods clerk, your things are not to be delivered in proper order or in time. So, there is corruption in every department of the Railways.

Now, coming to the catering department, I have named it the cheating department. Of course, I got great help from the then General Manager of the Eastern Railway, Mr. Khan. In Burdwan station "Sitabhog" "Mihidhana" are sold in packets. One day I had some suspicion. I opened one of the packets of "Sitabhog" and weighed it. I found that instead of 8 chhataks net, it contained only 5 chhataks. The next day I tested some "Mihidhana" packet and the same was the result. Instead of the packet containing 8 chhataks, it contained only 5 chhataks. I made a present of one of the packets to the Chief Commercial Superintendent under whose care that department was. It was alleged that some railway officer of Howrah would go to Burdwan and check them. There were seventeen trolleys of these packets and the contents of all these packets weighed less than 8 chhataks. It contained 5 chhataks. Now, the catering people were cheating the passengers day and night. Anyway, Mr. Khan told me that he would set the matter right. He did away with the packets and they are now weighed in the presence of the passengers. Till then they were cheating them. Now, I was told that the fruit vendors have to charge the same rate as is prevailing in the market outside. In Moghal Sarai station "Langda Am" at that time was selling at eight per rupee. Just outside the station but near the station it was being sold at 25 and beyond that in the market it was 32 a rupee. This is how the fruit vendors are cheating the passengers. Our Railway Board Members are all efficient men. They have most successfully implemented all these works and have effected great improvement and developed the entire railway system. I hope they will do so also in the future, but they should be more alert on these points. They should pay special attention to the catering department. They should pay special attention to the fruit vendors. Now, sometimes the Divisional Superintendent answers in such a foolish way that one wonders at it. One day I asked the fruit vendor at Gomoh at night what the price of bananas was.

The same banana that was priced at six annas at Dhanbad was quoted by him at ten annas. I asked him to show me the price-list. He refused. Then I asked him

to show me his licence so that I might report against him. He did nothing of the sort. I went to the ASM's Office to enter my complaint into the complaint book. When I entered the complaint, the ASM asked me what I was complaining about. I told him that the fruit vendor had refused to show me the price-list nor would he show me his licence. I do not know what the ASM wrote in the complaint book. I am a lawyer, my complaint was that he refused to show me the price-list or the licence. Then the Divisional Superintendent at Dhanbad in a very sweet language told me that my complaint had not been substantiated by facts because the ASM had written that the vendor had shown the price-list and the licence. He did not show them in my presence. He might have shown them to the ASM, he might have written like that. But that does not disprove the fact that he did not show me those things, he might have shown them to the ASM but how is it that my complaint was not substantiated ? I had a mind to report.

SHRI AKBAR ALI KHAN : The Railway Board will look into it.

SHRI D. C. MALLIK : . . . to the Divisional Superintendent. I had never heard from anybody whenever a complaint was made to the superior officer. Those people share the bribe and they always try to shut up the complaint. (*Time bell rings*) Any more time ?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI TARA RAMCHANDRA 'SATHE) : No.

SHRI D. C. MALLIK : Thank you. But I had many things to say.

श्री जगत नारायण (पंजाब) : वाइस-चेयरमैन महोदया, बटवारे के बाद जब हम हिन्दुस्तान में आए तब उस वक्त हमने यह महसूस किया कि दो सर्विसेज निहायत एफिशियंटली काम कर रही हैं—एक आर्मड्ड फोर्स और एक रेलवे का महकमा। मैं बड़े अदब से अपने डिप्टी मिनिस्टर से कहना चाहता

हूँ कि 1947, 1948 तक गाड़ियां थड़े बक्त पर आती थीं, उनमें भीड़ बिल्कुल नहीं होती थी, मुसाफिरों को तंगी कम होती थी और सफर करने का आराम मिलता था। यह ठीक है कि ज्यों-ज्यों देश ने आगे बढ़ता शुरू किया यह महकमा भी बढ़ता चला गया, गाड़ियां भी बढ़ती चली गईं मगर इसके बावजूद मैं यह कह सकता हूँ कि मैंने बटवारे से पहले भी बहुत सफर किया है, बटवारे के बाद भी सफर किया है वजीर के पद से हटने के बाद भी थर्ड क्लास में बहुत सफर किया है, फर्स्ट और सेकेंड में भी किया है और मगर ज्यादा थर्ड क्लास में किया है और मैं देखता हूँ कि आज थर्ड क्लास में सफर करना बहुत ही मुश्किल है। जैसा कि एक मेम्बर ने कहा सामान ले कर खड़े हो जाय और थर्ड क्लास में घुस नहीं सकते हो, जो इसमें तकलीफ होती है उसका अंदाजा नहीं हो सकता है। अगर वजीर साहब कहें कि मैं गलत कह रहा हूँ तो मैं बड़े अदब से उनकी खिदमत में अर्ज करूंगा कि वह फ्लाईंग मेल में अमृतसर के लिए स्टेशन पर चल के देखें कि क्या उन्हें खुद गाड़ी में बैठने के लिए जगह मिल सकती है। इस नई दिल्ली के स्टेशन का हालत क्या है ? कुली कहता है कि मुझे एक रुपया दे दो तो मैं आराम से गाड़ी में बैठा दूंगा। होता यह है कि जब गाड़ी स्टेशन पर लगने लगती है तो वह एक रुपया चार्ज करता है और एक बक्सा लेकर या एक छोटा-सा कपड़ा लै कर चलती हुई गाड़ी में चढ़ जाता है और आराम से कपड़ा बिछा देता है और बैठा देता है। तो थर्ड क्लास के सफर की यह हालत है जब कि सब से ज्यादा रुपया रेलवे को थर्ड क्लास से मिलता है। मेरे पास यह एस्टीमेट्स कमेटी की रिपोर्ट है जिसके सफा 70 पर लिखा है :

"A major portion of the Railways' income from passengers has all along been derived from third class passengers. Amenities provided by the Railways to these passengers are, therefore, of vital importance."

[श्री जगत नारायण]

आज ही एस्टीमेट कमेटी की यह रिपोर्ट मिली है और उसमें उन्होंने यह लिखा है। तो मैं यह अर्ज कर रहा था कि थर्ड क्लास पैसंजर के लिए सफर करने में बहुत मुश्किल है और खास तौर पर जो फ्लाईंग मेल है, फ्रंटियर मेल है, काश्मीर मेल है उसमें। मैंने दिल्ली और पंजाब के बीच में ही ज्यादा सफर किया है और मैं इसलिए पंजाब की ही बात कर रहा हूँ। जो आज थर्ड क्लास के डिब्बों में बैठना पड़ता है मुश्किल हो गया है।

एक और मुश्किल है कि गाड़ी कभी ठीक वक्त पर नहीं आती। दिल्ली एक कैपिटल का स्टेशन है यहां तो और यह होना चाहिए कि गाड़ी वक्त पर पहुंचे मगर फ्रंटियर मेल गाजियाबाद से चलती है तो शाहदरा निकल आती है और फिर आ कर बीच में खड़ी हो जाती है, कभी 15 मिनट कभी 25 मिनट खड़ी रहती है। मेरे पास जनरल मोहन सिंह बैठे हुये हैं वह भी जानते हैं उन्होंने भी यह तर्जुमा किया है कि हर बार गाड़ी 15, 20 मिनट खड़ी होती है और कई दफा जमुना पुल पर खड़ी हो जाती है। इसका तर्जुमा दूसरे लोगों को भी है। मैं अभी 15, 20 दिन हुये कानपुर गया और जब कानपुर से आया तो वह गाड़ी दिल्ली स्टेशन पर पहुंचने से पहले 20, 25 मिनट खड़ी रही। तो इसका क्या इंतजाम है। जो फ्लाईंग मेल में सफर करते हैं वे जानते हैं कि वह बिल्कुल ही इन्डिसिंसिव हो गई है, कभी चार घंटे, कभी पांच घंटे, कभी दो घंटे, कभी डेढ़ घंटे लेट आती है। मैंने जितनी बार सफर किया है उसमें शायद दो तीन बार को छोड़ कर वह हमेशा लेट पहुंची है और अमृतसर से दिल्ली भी आधे घंटे या पौन घंटे लेट पहुंचती है। यह चीज अंग्रेजों के जमाने में नहीं मिलती थी और अपने राज्य में 1947, 1948 में भी नहीं मिलती थी। तो इस कठिनाई को बजीर साहब को देखना चाहिये।

फिर क्या है। अगर 15, 20 मिनट गाड़ी लेट हो जाती है तो गार्ड स्टेशन मास्टर को इशारा कर देते हैं कि राइट टाइम है, राइट टाइम लिख लो। इस तरह से बहुत-सी जो इत्तिला आपके पास पहुंचती है वह यह होती है कि राइट टाइम गाड़ी पहुंची। मैं तो जितनी बार सफर किया है मैंने देखा है कि कभी राइट टाइम पर नहीं पहुंचे। तो मैं अर्ज कर रहा था कि यह निहायत जरूरी है कि बजीर साहब इस मामले में तबज्जह दें। डिप्टी मिनिस्टर साहब दिल्ली के रहने वाले हैं, मेरा ख्याल है कि वह कभी पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन पर नहीं गए और पार्सल आफिस की जो हालत है उसको नहीं देखा।

**रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाम नाथ) :** जरूर गया हूँ।

**श्री जगत नारायण :** वहां कभी इंस्पेक्शन पर नहीं गए। आप हमारे साथ चलिए, डा० राम सुभग भी चलें, इन-कागनिटो चलें और देखें कि वहां के पार्सल आफिस की हालत क्या है। वहां जितना माल खाने पीने का आता है वह सड़ जाता है और उसको देखने के लिए तीन दिन तक डाक्टर या कोई नहीं आता और क्लर्क कहता है कि जब तक डाक्टर आ कर यह न लिखे कि सड़ गया है, गल गया है, इसको नहीं हटा सकते। तो तीन दिन तक वह सब सड़ता है और सारी गन्दगी फैलती है। मैंने एक सवाल किया था इस मामले में तो मुझे यह जवाब दिया गया। मैंने सवाल यह किया था :

"Will the Minister of Railways be pleased to state what steps are taken by the Railways for cleaning the parcel offices which handle fresh fruits, fish poultry and meat?"

तो इसका जवाब उन्होंने दिया :

"The premises of Parcel Offices handling fresh fruits, fish, poultry and meat are cleaned regularly by sanitary staff. Disinfectants are also used, when necessary."

यह जवाब उन्होंने दिया मगर मैं कहता हूँ कि देखो वहाँ की हालत क्या है। हालत वहाँ इतनी बुरी है कि आदमी खड़ा नहीं हो सकता, इतनी सड़ांध आती है कि 10, 15 मिनट वहाँ खड़ा नहीं हो सकता है। मैंने खुद जाकर वहाँ देखा है। मैंने खुद वहाँ जाकर देखा है क्योंकि मुझे दिखाने के लिए ले गये थे। क्लर्क वहाँ काम क्या करता है, उसको पार्सल दिया जाता है। वहाँ पर दिन भर में एक हजार पार्सल इकट्ठा हो जाते हैं, शाम को जब वह ड्यूटी से आफ हो जाता है तो जिस पार्सल क्लर्क ने ड्यूटी लेनी है वह क्या कभी 1000 पैकेट गिन सकता है, उसको टाइम ही नहीं है, वहाँ तो उसके पास रिलीज ही नहीं है देने के लिए। वह नजर लगाकर लिख देता है। और होता क्या है? आपकी जो कमेटी की रिपोर्ट है उसमें लिखा है कि जो माल (कपड़ा) वहाँ भेजते हैं उसकी जगह चीजें पहुँच जाती हैं कलकत्ते में। इसलिए यह अहतियात होना चाहिये। अह-तियात सिर्फ इसी तरीके से हो सकता है कि आप स्टाफ बढ़ाएं। एक क्लर्क जो सारा दिन काम करता है उसे घर जाना है, उसे कुछ टाइम तो मिले। दस्तखत किये उसे और आगे किया। अब यह पता नहीं होता है कि उसके वक्त में एक पार्सल को उठाकर दूसरा रख दिया गया है। तो उसका असर यह होता है कि मुकदमें चलते हैं और आखिर में रेलवे विभाग को और क्लेमस अदा करने पड़ते हैं। कमेटी ने लिखा है कि इस साल सबसे ज्यादा रेलवे डिपार्टमेंट को क्लेम देने पड़े हैं।

तो मैं अर्ज कर रहा था कि यहाँ राजधानी का स्टेशन है और हालत यह है कि कभी आपने देखा होगा—मेडम आप भी रेलवे में सफर करती होंगी, आपने देखा होगा—कि रेलवे प्लेटफार्म में पार्सल के पार्सल पड़े होते हैं, कोई कमरा नहीं है उनको रखने के लिये, कोई रिकार्ड नहीं है, कोई उसके हिसाब की कापी नहीं है कितने पार्सल रखे हुये हैं और अगर पार्सल गुम हो जाय तो पता नहीं चलेगा। फिर मैंने जाकर देखा कि वह जो उनका अपना

कमरा है जिसमें चाँदी और सोना जेवरात, रखे हैं वहाँ पर कोई पुलिस का आदमी नहीं है और वहाँ पर पार्सलस पड़े हैं, कोई वहाँ पर पुलिस नहीं है, सिर्फ एक बाबू बैठा है और एक चपरासी है। देखिए, किस ढंग से उस चीज को डील किया जाता है। फिर जब चोरियाँ होती हैं, डाका पड़ता है, तो कहते हैं : साहब बूढ़ रहे हैं। मिनिस्टर साहब वहाँ जाकर देख लें वहाँ पुलिस का कोई दफ्तर नहीं है। इस ढंग से इस मेन स्टेशन पर ऐसा काम होता है और वहाँ काम करने वाले आदमी के लिये रिलीफ नहीं है। इतनी तादाद में पिलफरिंग होती है और रेलवे को घाटा हो रहा है और काफी तादाद में क्लेमस देने पड़ते हैं।

एक और बात मैं अपने डिप्टी मिनिस्टर की खिदमत में कहना चाहता हूँ। बहुत कुछ चंडीगढ़ के मुताल्लिक कहा गया। जो भी बाहर से डिगनिटरी आता है, वी०आई०पी० आता है उसको चंडीगढ़ दिखाने के लिये ले जाते हैं, उसको नंगल दिखाने के लिये ले जाते हैं। बड़ी अच्छी बात है, दोनों बड़ी अच्छी जगहें बनी हैं, मगर आज तक बावजूद इसके कि पंजाब सरकार ने, पंजाब के लोगों ने, बार-बार रिक्वेस्ट की कि चंडीगढ़ को मेन लाइन पर लाने की कोशिश कीजिए, मगर आज तक कोशिश नहीं की गई और हर बार कहा जाता है कि अगले प्लान में हम रखेंगे। हालत यह है कि चंडीगढ़ को कि इतना खूबसूरत शहर है, जिसको देखने के लिये तमाम दूसरे मुल्कों के लीडर आते हैं और हमारी केन्द्रीय सरकार उनको खास तौर पर भेजती है, जाकर चंडी-गढ़ देख कर आओ कि कैसा शहर बसाया है, तो जरा जाकर वहाँ के स्टेशन को देखें। मेरा खयाल है डिप्टी मिनिस्टर साहब गये होंगे। शरम आती है उस स्टेशन को देख कर कितना खूबसूरत शहर है और उसके स्टेशन की हालत यह है? वह कैपिटल बन रहा है, वहाँ लोगों की प्रापर्टी बन रही है, लोगों ने बड़े अच्छे मकान बनाए हैं मगर इन्डस्ट्री वाले वहाँ सेटिल नहीं हो रहे हैं क्योंकि चंडीगढ़ का स्टेशन

## [श्री जगत नारायण]

मेन लाइन पर नहीं है, उसको मेन लाइन पर लाने की कोशिश होनी चाहिये। हर साल हमारी पंजाब गवर्नमेंट भी दरखास्त करती है, वहाँ के लोग भी दरखास्त करते हैं कि चंडीगढ़ को मेन लाइन पर बनाना चाहिये। लेकिन ऐसा नहीं किया जाता। मैं जालंधर में रहता हूँ, वहाँ चौदह बर्नक्विलर पेपर निकलते हैं, कोई उर्दू में, कोई हिन्दी में, कोई गुरुमुखी में और कोई अंग्रेजी में और वहाँ के लोग चाहते हैं कि चंडीगढ़ में अपना कारोबार ले जायें, मगर वहाँ इसलिये नहीं जा सकते क्योंकि चंडीगढ़ को मेन लाइन में ले जाने की कोशिश नहीं हो रही। तो मैं बजोर साहब से दरखास्त करूंगा कि वे कोशिश करें कि चंडीगढ़ मेन लाइन में लाना चाहिये।

मैं पंजाब के मृतालिक कहना चाहता हूँ, मुझे दूसरे सूबों का पता नहीं है। जो अंग्रेज सरकार बना गई थी डबल ट्रैक अमृतसर से अम्बाला तक उसके आगे यहाँ डबल ट्रैक नहीं मालूम

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI TARA RAMCHANDRA SATHE) : You have got only one minute more.

SHRI JAGAT NARAIN : Five minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI TARA RAMCHANDRA SATHE) : Please wind up in two minutes.

श्री जगत नारायण : मैं अर्ज कर रहा था कि वहाँ डबल लाइन जितना अंग्रेजी सरकार बना गई थी अमृतसर से अम्बाला तक, उससे आगे नहीं बनी। कोशिश नहीं की गई। इसके साथ ही मैं यह भी अर्ज करना चाहता हूँ कि दुर्गापुर सेक्शन पर किस तरह पब्लिक का रुपया वेस्ट किया गया। मैंने एक सवाल किया था कि :

"Will the Minister of Railways be pleased to state the expenditure incurred

on the opening of the new railway station at Durgapur to cater for the passengers who purchased tickets at this station and the number of passengers who arrived at this station from all over the country during the last Congress Session ?"

उसका जवाब भिला :

"A net expenditure of Rs. 4-60 lakhs was incurred for opening of a new flag station viz. Bidhan Chandra near Durgapur. A total of 14,637 passengers arrived this station between 1-1-65 and 14-1-65."

पन्द्रह दिन में सिर्फ 14,637 मुसाफिर स्टेशन पर आए और अब उस स्टेशन को खत्म कर दिया गया। 4\*60 लाख रुपया स्टेशन पर खर्च किया गया इसलिये कि पैसन्जर्स बहुत आएंगे। इतना बड़ा कांग्रेस का सेशन हो रहा था जहाँ लाखों आदमियों को शिरकत करनी थी और चौदह स्पेशल ट्रेनें चलाई गई थीं तमाम हिन्दुस्तान से दुर्गापुर सेशन में पहुँचने के लिये। एक स्पेशल ट्रेन में 1,200 आदमी बैठते हैं। मगर हालत क्या है? वहाँ 15 दिनों में कुल 14,637 मुसाफिर आए। इस तरह से यह स्टेट का रुपया जाया किया जाता है ताकि एक संस्था की खिदमत की जा सके।

SHRI KRISHAN DUTT (Jammu and Kashmir) : Madam Vice-Chairman, the first point that I would like to place before the hon. House is that, although there has been an increase in the passenger fares, considering the general rise in prices the Railways also have been hit by that rise, and that being so, we should I think make an allowance in their favour also and should not grudge paying a little more 'm the shape of increase in passenger fares. With all this, I however cannot reconcile myself to the increase in fares up to 50 km. This category of passengers includes poor people, common men, who go for their daily business from the suburbs to the cities, who go and come like this daily.



Therefore, they would be the worst hit. I would, therefore, respectfully submit to the Railway Minister that they should consider doing away altogether with this rise of passenger fares up to 50 km. If this is done, the Railways will earn the gratitude of the general mass of people and they will feel that their condition has been attended to and they have been given relief.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI TARA RAMCHANDRA SATHE) : You can continue tomorrow. The House stands adjourned till 11 A.M. tomorrow, the 25th February, 1965.

The House then adjourned at five of the clock till eleven of the clock on Thursday, the 25th February, 1965.