

[श्री देवीनन्दन नारायण]

से थर्ड क्लास स्लोपर कोच के यात्री को रात के सोने को सुविधा मिल जाती है, उसी तरह से एक मर्यादा के बाहर प्रवास करने वाले सेकेंड क्लास के यात्रियों के लिये भी स्लोपिंग का तजवीज हो जाना चाहिये और सेकेंड क्लास स्लोपर कोच जोड़े जाने चाहिये। इसमें कोई एक्सपेरिमेंट का आवश्यकता नहीं है। आप एक्सपेरिमेंट की बातें न करें और यह सुविधा सेकेंड क्लास के यात्रियों के लिये प्राप्त कर दें। धन्यवाद।

STATEMENT RE. PRODUCTION AND PRICES OF FOODGRAINS

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FOOD AND AGRICULTURE (SHRI A. M. THOMAS): Madam, I beg to lay on the Table of the Sabha a statement regarding production and prices of foodgrains. [Placed in Library. See No. LT-2322/64].

SHRI CHANDRA SHEKHAR (Uttar Pradesh): Madam, the statement should be read out. It is a very important statement.

THE DEPUTY CHAIRMAN: It is a long statement. It is laid on the Table.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI SATYA NARAYAN SINHA): It was not read out in the other House also. It was only circulated.

ANNOUNCEMENT RE. GOVERNMENT BUSINESS

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI SATYA NARAYAN SINHA): With your permission, Madam, I rise to announce that Government Business in this House during the week commencing 2nd March, 1964, will consist of:—

- (1) Further discussion of the Railway Budget for 1964-65.
- (2) Consideration and return of the Appropriation Bill relating to Demands for Grants (Railways) for 1964-65.
- (3) Further consideration and passing of the Drugs and Cosmetics Bill, 1963, as reported by the Joint Committee.
- (4) Discussion on the situation arising out of the communal disturbances in East Pakistan and the consequences flowing therefrom, and the policies of the Government of India in relation thereto on a motion to be moved by Shri Bhupesh Gupta and others on Wednesday, the 4th March.

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

The House then adjourned for lunch at three 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.

THE BUDGET (RAILWAYS),
1964-65—continued.

SHRI AKBAR ALI KHAN (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I would like to join the hon. Railway Minister in paying our compliments to all the railwaymen starting from the humblest rung to the members of the Railway Board for appreciating the spirit of the emergency and doing all that is necessary to see that the performance of the biggest national undertaking is successful on all accounts. I have no doubt that the harmonious and pleasant relations that exist between the management and the employees have also contributed to the output, performance and efficiency in which the hon. Railway Minister has taken legitimate pride,

and we share in that pride and we want him to convey our appreciation and thanks to all concerned.

Now, Sir, so far as the Budget is concerned, when I compliment the hon. Railway Minister, I must also pay a compliment to Sardar Swaran Singh because we must also take cognisance of the period when Sardar Swaran Singh was in this Ministry. I have no doubt that the long experience of the present Railway Minister as a public leader and as the Finance Minister of the Mysore State and also as the Chairman of the Estimates Committee has stood him well in presenting this Budget.

I am happy—and I am sure that everybody is happy—that he has not added to the passenger fare and I think he rightly assessed the situation because in the present context of things, any additional burden on the public, especially on the low-income groups, will be something unpleasant and, to a certain extent, intolerable. We know that our poor people take advantage of the railways generally for two purposes, one for marriage purpose and the other for pilgrimage purpose, and if you had increased the passenger fare, it would have meant depriving them of these little pleasures that our poor people have, because we do not provide them with other facilities just like holiday homes and so on. So on that score, I am really happy that he did not raise the passenger fare.

Well, I do not very much agree with my hon. friend, Shri Babubhai Chinai, that passenger fares should have been increased instead of freight. I can understand that in a developing economy, in order to give facilities to trade, that is also necessary. But if something has to be earned and a balance has to be struck, then I think the balance is in favour of the passenger and not of the trade.

Sir, the second point that I would place before you is about the Railway

Accidents Committee's Report. And I am reminded of my colleague who was in that Committee, one of the ablest and the most active Members of the Rajya Sabha, the late Shri Satyacharan Shastri. I pay my tribute to him. I have been able to go through this Report a little, and I will come later to some of its provisions. I think the House will agree with the Railway Minister and with me in paying a tribute to the Chairman of this Committee, an experienced statesman and, I would say, an expert in matters of railways and defence, whose participation in this House on these occasions has contributed considerably to the debate on these subjects. I hope and wish—and I am sure that I am voicing the sentiments of the whole House irrespective of party alignments—that we would very soon see—and the authority may see—that Dr. Kunzru is again brought to this House.

Now, before I go to some of the provisions of this Report, I would like to mention a few points that have been raised, which I would like to emphasise. There is no doubt that the provision that was made for the extension of the railways in Assam and other border areas was fully justified, and the addition that has been made in that connection, I think, fully deserves our support. And I would say that the completion of those lines will also be eagerly awaited by this House.

Now, I fully agree with, and fully support, my experienced colleague, Sardar Budh Singh, who has pleaded for such developments on this side of the border also that is in Kashmir and Ladakh areas, I know the difficulties of the Finance Minister. But I do hope—and I have no doubt—that, from the point of view of the security and safety of the country and also in view of the condition in which we are placed at present through the combination of two countries which do not agree with each other ideologically but which in their enmity

[Shri Akbar Ali Khan.]

towards this country are agreed, the development of the railways on the Kashmir side will also receive consideration. There is no doubt that in laying new lines, obviously priority should be given to the development problems of the country but I would urge upon the Railway Minister not to overlook the regional and economic disparities that exist at present in the different States. And in view of that, if there is a claim on behalf of Andhra Pradesh or, for that matter, on behalf of Mysore or such other State, it should not be considered parochial, but it should be given due consideration, and every effort should be made to increase the railway capacity in those States.

In the same connection, Sir, I would urge upon the Railway Minister to consider the question of the readjustment of the zones. He has pointed out in the other House that, in view of the emergency and in view of the expenditure that it might involve administratively, he thinks that the matter may be delayed. But may I submit that if efficiency is improved and if performance is accelerated, I have no doubt that it will compensate for the little expenditure. There is no justification that the emergency should be considered as a deterrent to take any step in that direction.

Similarly, Sir, a matter that has more than once been brought to the Railway Ministry's notice is that so far as Delhi and some other centres are concerned there is no direct line from Delhi to them and very recently the General Manager has made a statement that there is justification for running a direct train from Hyderabad to Delhi and vice versa. I do hope, in the light of that statement and on the basis of the facts and figures, the Railway Minister will give his kind consideration to this matter.

There has been another matter which has on more than one occasion

been brought to the notice of the Railway Ministry—I am glad the hon. Mr. Kumaran has also brought it to your notice—and it is the question of the Secunderabad Gandhi Hospital and the shunting yard being very close to each other to the great detriment of the health of the patients of the said hospital. I know the Deputy Minister, Shri Shah Nawaz Khan, has replied that it requires a lot of expenditure to shift the yard, that it is not possible. When further represented that at least diesel and electric locomotives be used there so that the hospital patients may be spared all the smoke and other inconveniences arising from the use of steam locomotives, again the reply came that they cannot spare diesel or electric locomotives. I would now like to appeal, with your permission, to the Railway Minister to consider this point from a humanitarian point of view. I need not dwell on what inconveniences or difficulties are experienced by the hospital patients, but I am sure that if a committee is appointed a remedy can be found. I would urge on the Railway Minister that a committee be appointed under the chairmanship of the Member of the Railway Board consisting of the Director of Medical and Public Health Department, the Superintendent of the Gandhi Hospital and two local officers of the Railway, to consider a possible alternative. I have no doubt that even it is possible for you to take over the hospital building for your administrative purposes and build the hospital at some suitable place in Secunderabad. But the difficulty is, we make the demand, some reply comes in, the matter ends there and the hospital continues to remain there to the detriment of the hospital patients. No detailed enquiry has been made so far. So may I appeal to you to just appoint a committee and direct it to submit its report to you within a month so that the matter may be fully gone into?

Now, Sir, there have been several representations to provide certain amenities to your employees; specially

a deputation of the Guards had been to Delhi to represent to you. I do hope you will take those legitimate demands into consideration and do something for them and for the Class IV employees who deserve very much your sympathy and consideration.

Now, Sir, I come to the report of Dr. Kunzru. I submit, Sir, there have been many occasions in this House when on the happening of these accidents the House has expressed deep concern. I think it is fortunate, Sir, that by the grace of God we have not had serious accidents in the course of the last one or two years, but it is just the time when we have got such an exhaustive report, such a detailed report tackling all problems, when, taking full advantage of the expert advice and the working of the railway administration on the technical and the non-technical side, it is on this occasion we have to apply our mind, the Ministry has to apply its mind to see how best they can adopt those suggestions and recommendations so that those accidents that occurred are not repeated as far as possible. Now the first consideration that has been given in the report is to the human factor. It is very easy to say 'human factor' or 'to err is human' and allow the matter to end there. But that is not the way of approach. Now this Railway Accidents Committee under the chairmanship of Dr. Kunzru has gone into what is this human factor. I would submit, Sir, that the first consideration that has been brought to our notice in this report is that it was on account of overtime-working, was on account of exertion, and the other considerations are, on account of lack of proper training, then on account of not having a proper refresher course, then on account of the fact that the railways do not spare them for the refresher course, that even the training given requires a lot of improvement, so that our railway employees may be as alert and as efficient as possible, so that to the extent of at

least seventy-five per cent. the accidents due to omissions or commissions may be effectively avoided. Now I would urge upon the Railway Minister, Sir, to see that these things are properly looked into and remedies provided for.

Then the other important thing is about recruitment; so far as the recruitment is concerned, even the Railway Board has said that the matter of poor recruitment is due to the limited number of Railway Service Commissions, that it is difficult in such a situation and that in certain cases it has taken two to three years to meet the requirements. It may everywhere be the case, but somehow, on the Southern Railway, there has always been deficiency of staff, that there has always not been the staff according to the scale provided for. So I would request, Sir, that in this matter let more Commissions be appointed, let more recruiting authorities be set up so that we may have a nice selection and that at an early date more so when there is so much unemployment rampant. Also this is one of the largest undertakings that are understaffed, and it does not go well—the situation that exists today. So that is necessary; in order to improve the situation regarding the occurrence of accidents, in order to improve the efficiency as well as provide legitimate employment, we should see that these people are properly recruited and recruited on the earliest occasion.

Now another important factor in this connection is this where, probably, some friends may disagree with me. Let the railway employees, specially Class III and Class IV employees have a sense of belonging to the railway, and there I submit, Sir, that I fully support the recommendations of this Committee that twenty-five per cent. of these employees should be taken from among the children of the railway employees themselves provided the record of such employees' service is very satis-

[Shri Akbar Ali Khan.]

factory. I am sure, Sir, this concession will make them take a greater interest in their work, and I have no doubt it will improve their discipline also; I mean, if the employees know that if their record is good, if they work hard, if they satisfy their authorities properly, their children will also be given the opportunity to serve with the railways, I am sure it will improve their efficiency and their devotion to work. Similarly I am in agreement with the report that you should provide for technical education of the employees' children and there should be not only training courses but even polytechnics, as suggested by the Committee. We are short of technical education because in every field we feel the difficulty and I think if the Railways come to our rescue that will help them, that will improve their standards as well as it will help the country. So I am sure the Railway Minister who has wide experience in this matter will see that these recommendations do not remain only in the files but they are taken up seriously and implemented at the earliest opportunity.

Now this is not the time—as there is limited time at our disposal—to go into other details but I have some suggestions regarding track. In order to test and judge the track we are still following the old method. There are methods according to new developments by which in a lesser time a more definite assessment could be made. Let us adopt those modern methods. There is also the question of signalling. That has a very great importance and relevance here. Now the old system—the Morse system—which had been discarded in England in the last century is still followed in more than 50 per cent. of the cases. The new method has been applied only in some B.G. lines. We cannot go on like that. As rightly emphasised by Prof. Wadia, I would also join with him on the question of research in railway matters. In these times when technology and science are developing fast, when things are moving

in such a way that if you do not keep up, then you are nowhere, when the country's economy is developing, you want better performance of the Railways and you want not only pace but it should be an efficient pace as well because at present half of the goods traffic is shifted to the motor trucks instead of the Railways and you have to see why it is so and you have to come to some definite conclusions and see that the performance is made according to the latest and modern requirements. This requires research. In the previous enquiry report also, emphasis used to be laid on research and in the present reports also emphasis has been laid on research. So what I would request is that the Railway Ministry should look into this. In answering these recommendations about research, they have said:

“The Railways are fully alive to the growing needs of Railway Research in the light of modern technological developments. The difficulty in expansion has, however, been due to the shortage of scientific and technical personnel and equipment. Consistent with the available resources some expansion of the organisation has already been carried out and to meet the present needs, further expansion in respect of the range of activities, the personnel and equipment is under examination.”

I feel that the seriousness necessary has not been given to this matter. I know everywhere we have the shortage of scientific and technical personnel but are we not sending our people to the modern countries to see how the railways are working there? I would say in this connection, let the Railway Ministry take up with the Education Ministry and with the Universities that in our Universities where there is provision for mechanical, electrical and mining engineering, let there be provision for railway engineering also. Let the Ministry take up the question and send our people to modern countries—to Japan,

France, the U.S.A. and Soviet Russia—to see that the latest or modern things that are prevalent in those countries are learnt and adopt them in our country.

I can assure the House and the Railway Minister that there will not be any difficulty if the tempo is created, if that feeling is created. What happens now is that the research section is burdened with tests, models and so many other things. Let it be bifurcated and let the proper atmosphere be created with the help of experts from outside countries. I have no hesitation in saying, let the experts from outside be taken for a fixed period and let our people have the benefit of their knowledge and their experience. In this way if we move in the matter of our future planning and future development, if these are borne in mind, I have no doubt that when we assess the situation next year we will be able, to do hope, to give further credit and compliment to the Railway Ministry. With these suggestions I congratulate once again the Minister and his colleagues in the Ministry.

श्री माधोराम शर्मा (पंजाब) : उप-सभाध्यक्ष महोदय, सब से पहले मैं रेलवे मिनिस्टर साहब को मुबारकबाद देना चाहता हूं इस बजट को पेश करने पर। इस में कोई शुबहा नहीं कि रेलवेज ने पिछले साल बहुत काफी तरक्की की और अगर यह भी कहा जाय कि गवर्नमेंट के जितने प्लान्स थे उन प्लानों में रेलवे का प्लानिंग ही सबसे ज्यादा सक्सेसफुल हुआ है, तो मैं समझता हूं यह गलत नहीं होगा। पिछले साल जो तरकियां रेलवे में हुई हैं उन सब के बावजूद तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए जो वेटिंग रूम बनाये गये हैं, जो प्लेटफार्मस और शैड्स बनाये गये हैं उन से इन लोगों को काफी सहूलियत मिली है। इस की वजह से वे बरसात में, धूप में, अपने को इन स्थानों में अच्छी तरह से सुरक्षित रख सकते हैं क्योंकि पहले उन को इन जगहों के न होने की वजह से काफी परेशानी उठानी पड़ती थी। इस में

भी कोई शबहा नहीं है कि तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिये जो नई बोगियां बनाई गई हैं उनमें भी इन लोगों के लिये काफी सहूलियत दी गई है। लेकिन रेलों में अभी तक जो भीड़ होती है वह बहुत काफी है और खास तौर से एक्सप्रेस और मेल ट्रेनों में यह भीड़ ज्यादा देखने को मिलती है। इन गाड़ियों में तीसरे दर्जे में काफी भीड़ होती है जिस की वजह से जनता को काफी तकलीफ का सामना करना पड़ता है। मैं समझता हूं कि रेलवे मिनिस्टर साहब इस तरफ ध्यान देंगे और इस भीड़ को कम करने के लिये या तां वे नई गाड़ियां चलाने का प्रबन्ध करेंगे या इन गाड़ियों में कुछ और बोगियां अटैच करेंगे ताकि भीड़ को कम किया जा सके। इस में भी कोई शुबहा नहीं है कि तीसरे दर्जे के किराये को न बढ़ा कर रेलवे मिनिस्टर साहब ने आम जनता को काफी राहत पहुंचाई है।

इसके साथ ही साथ मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि रेलवे का प्रोग्राम हालांकि बहुत एक्स्टेंशन का है और उस में काफी एक्स्टेंशन भी हुआ है, लेकिन मुझे एक बात की ओर माननीय मिनिस्टर साहब का ध्यान खीचना है। दूसरी लड़ाई के पहले रोहतक से पानीपत तक रेल चलती थी और जब जंग शुरू हुई तो इस लाइन को सरकार ने उखाड़ दिया क्योंकि उसको इस की जरूरत हुई। अब मैं उनसे फिर प्रार्थना करूंगा कि इस लाइन को फिर से शुरू किया जाय।

3 P.M. उसके बाद अभी तीन चार साल हुए जब रोहतक से गोहना तक के लिये रेलगाड़ी चालू कर दी गई, लेकिन गोहना से पानीपत तक उसे अभी तक एक्स्टेंड नहीं किया गया हालांकि जरूरत है पानीपत तक उसे एक्स्टेंड करने की। पानीपत में एक कोआपरेटिव शूगर मिल है और उसे गन्ने की जरूरत होती है। अभी वह गन्ना इधर उधर से ट्रकों से आता है। अगर वह लाइन गोहाना से पानीपत तक हो जाय, तो मैं यह समझता हूं कि उससे शूगर मिल को भी काफी फायदा होगा और पैसेन्जर ट्रैफिक को भी काफी फायदा होगा।

[श्री माधोराम गर्मा]

इसलिये मैं उम्मीद करता हूँ कि रेलवे मिनिस्टर साहब इस तरफ ध्यान देंगे।

इस के साथ साथ मैं यह कहूँगा कि पानीपत एक इन्डस्ट्रियल टाउन है और वहाँ दो दिक्कतें बहुत भारी हैं। एक यह है कि जो वहाँ माडल टाउन आबाद है वह रेलवे स्टेशन से बिल्कुल सामने की तरफ है। वहाँ से पैसंजरो को आने में काफी दिक्कत का सामना होता है। इसलिये मौजूदा रेलवे ब्रिज को एक्सटेंड कर दिया जाय ताकि माडल टाउन के लोग आसानी से स्टेशन पर आ सकें। अभी जो माडल टाउन का पैसंजर ट्रैफिक है वह बसेज की तरफ डाईवर्ट होता है और उससे रेलवे को नुकसान भी है और लोगों को एक दिक्कत भी है कि उन्हें बहुत दूर से रेलवे क्रॉसिंग से चक्कर लगा कर के जाना पड़ता है और उन को वह एक्सपेंसिव भी पड़ता है।

दूसरे रेलवे क्रॉसिंग के बारे में मैं यह कहूँगा कि सिर्फ एक ही सड़क, जो असंत रोड के नाम से मशहूर है, वह जी० टी० रोड से और शहर से माडल टाउन को जाती है। माडल टाउन एक तरह से नया शहर आबाद हुआ है। तो वह माडल टाउन और जो इन्डस्ट्रीज का सेन्टर है, वह भी उस रेलवे क्रॉसिंग से दूसरी तरफ है। उसके साथ साथ कोर्टेस् भी हैं दूसरी तरफ। कई दफा ऐसा होता है कि आध आध और पौन पौन घंटे तक उस रेलवे क्रॉसिंग के बन्द होने की वजह से लोगों को बहुत काफी परेशानी उठानी पड़नी है। इसलिये मैं रिक्वेस्ट करूँगा कि अगर वहाँ पर जैसा कि मुतासिब है कि रेलवे के नीचे एक ब्रिज बना कर के, जो रोड ट्रैफिक है वह लाइन के नीचे से गुज़ार जाय, तो बड़ी आसानी से जो लोगों की वहाँ आध आध और पौन पौन घंटे तक रुकने की परेशानी है, दिक्कत है, वह दूर हो सकती है। तो मैं इस तरफ भी रेलवे मिनिस्टर साहब का ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

इसके साथ साथ मैं एक बात और कहूँगा और वह यह है कि जब से आप का डिपार्टमेंटल कैंटरिंग जो है वह रेलवे ने शुरू किया है, उस वक्त से खाने का जो इन्तजाम है वह काफी नाकिस हो गया है। खुराक अच्छी नहीं मिलती है। इसके साथ साथ अगर चाय के बारे में कहा जाय तो आम तौर से यह होता है कि जब आप चाय मंगाइये, वह ठंडी ही मिलेगी। शाज व नादिर ही कभी गरम चाय कम्पार्टमेंट तक पहुँचती है। यह आम तजर्बा है कि जब उन बैरों वगैरह से पूछिये तो वे कहेंगे कि अजी साहब, हम क्या करें, डाईनिंग कार से चाय लाते हैं, पहले से चाय बना कर के रखनी पड़ती है क्योंकि तमाम पैसंजर्स को एक दम सप्लाई करना होता है, इसलिये चाय ठंडी हो ही जाती है। डाईनिंग कार के अलावा जो स्टेशन पर चाय मिलती है वह भी आम तौर से लोगों को ठंडी मिलती है। मैं समझता हूँ कि इस तरीके से जो पैसंजर्स को तकलीफ होती है, उसे दूर करने के लिये वे कोई न कोई तरीका निकालेंगे ताकि वह जो उनकी तकलीफ है वह दूर हो सके। इस तरह से खुराक के मामले में और चाय के मामले में जो लोगों को दिक्कत है, वे दूर होनी ही चाहिये।

अब, जनावेवाला, मैं करप्शन के बारे में थोड़ा सा अर्ज करूँगा। इस में कोई शुबहा नहीं है कि सारे मूलक में जो करप्शन का दौर दौरा है वह रेलवे के अन्दर भी मौजूद है। रेलवे मिनिस्टर साहब ने शायद लोक सभा में कहा था कि अगर मेरे सामने कैसेज लाये जायें तो मैं उन्हें देख कर के सख्ती से करप्शन दूर करने की कोशिश करूँगा। लेकिन मैं इस सिलसिले में यह कहूँगा कि करप्शन और चोरी के मामले में जहाँ तक रेलवे के माल की चोरी का ताल्लुक है, वह काफी आम है। आज सुबह भी कुछ मेम्बर साहेबान ने कोयले की चोरी के बारे में बताया। यह हकीकत है कि आम तौर से रेलवे मुलाजमीन और उनके बहुत से रिश्तेदार घर पर जलाने के लिये रेलवे का ही कोयला

इस्तेमाल करते हैं। बाज दफा अगर किसी शहर के अन्दर साफ्ट कोक की कमी हो जाती है तो रेलवे का काफी स्टीम कोक शहर में जा करके बिकता है। यह चीज बड़ी आम है। यह तो हुआ रेलवे मुलाजमीन की चोरी का मामला। लेकिन रेलवे के कोयले की चोरी मुलाजमीन के जरिये सिर्फ थोड़ी थोड़ी मिक्चर में नहीं होती है बल्कि कहीं कहीं बड़े बड़े स्टेशनों पर मुलाजमीन के साथ मिल कर के ट्रको के जरिये भी चोरी होती है। रात में ट्रको से भर भर के कोयला जाता है और इस तरह की रेलवे में तमाम चोरिया होती रहती हैं।

वहां तक करप्शन का तात्लुक है, मैं एक दो बातें अर्ज करूंगा। इस में कोई शुबहा नहीं है कि रेलवे ने थर्ड क्लास के पेसेजर्स को एक बड़ी भारी सहूलियत दी है और वह यह है कि रात में स्लीपर कोच के अन्दर वे सो जाये और अपने डेस्टिनेशन पर आगम में पहुंच जाये। लेकिन हालत यह है कि आठ आठ और दस दस दिन पहले भी आप किसी खास ट्रेन में सीट बुक कराने की कोशिश करें तो स्टेशन से यही जवाब मिलता है कि सीटें बुक हो चुकी हैं। उसका नतीजा यह होता है कि पैसा ले कर के सीटें दी जाती हैं। खास तौर से जो लोग रास्ते के स्टेशनों से चढ़ते हैं उन्हें तो बड़ी भारी तकलीफ है। जगह होते हुए भी उनसे ओवर चार्ज किया जाता है और यह कहना गलत नहीं होगा कि रेलवे का कंडक्टर गाड़ें, जो दिल्ली से बम्बई तक ट्रिप लगता है वह कम से कम दो ढाई सौ रुपये जाने आने में पैदा कर लेता है। यह कोई छिपाने की बात नहीं है। यह एक हकीकत है। शायद मिनिस्टर साहब यह कहे कि अगर ऐसे कोई केसेज हों तो बताइये। अब जो आदमी रात में सोने के लिये साढ़े तीन रुपये के बजाय अगर सात या आठ रुपये दे देता है, वह तीन चार रुपये के लिये शिकायत करता फिरे, सबूत देता फिरे, जो साथ में सफर करने वाले

पैसेजर्स हों उनका पता नोट करके वह आप को दे और फिर वह लोग शहादत के लिये आयें, तो यह कोई तरीका नहीं है उस करप्शन को दूर करने का। इस वजह से भी लोग शिकायत करने के लिये सामने नहीं आयेंगे कि वह जानते हैं कि आयन्दा के लिये अगर उन्हें सफर करना है तो फिर वही ममीबत आयेंगी और उन्हें जगह नहीं मिलेगी।

तो मैं रेलवे मिनिस्टर साहब से अर्ज करूंगा कि इस तरह से करप्शन को दूर करने का एक ही तरीका है, जैसा कि मैंने पहले भी एक दफा कहा था, कि जब तक आप कानून में तब्दीली नहीं लायेंगे तब तक यह करप्शन दूर नहीं हो सकता क्योंकि यह सबूत वाली बात और तमाम चीजें छोटे छोटे केसेज के लिये होना मुश्किल है। जब पासल बुक करना है तो ४ आना या ८ आना की बडल स्टेशन के क्लर्क को लेना है, अब उस के लिये आप सबूत इकट्ठा करने फिरे और दूसरी चीजें हों और फिर मुकदमा चलाये और शहादतें हों तो इस तरह से करप्शन दूर होने वाला नहीं है और फिर उस में भी टैक्नीकल बिनाओ पर बहुत दफा मुलाजमीन छूट भी जाते हैं। जब गवर्नमेंट के पास सी० आई० डी० है, जब गवर्नमेंट के पास और तरीकें हैं तो ऐसी हालत में जरूरी यह है कि जहां यह आम शिकायतें हैं वहां सी० आई० डी० के जरिये उस का पता करें। यह एक आम हकीकत है, खुली हुई हकीकत है, खुला हुआ करप्शन है जहां कोई छिपाने की बात नहीं है और अगर हर स्टेशन से वह पता करेंगे, हर जगह से पता करेंगे तो वह आम तौर से मिल जायेगा और उन शिकायतों के सामने आने के बाद अगर वह अपने दंड के कानून को बदल कर के उन मुलाजमीन को दंड देंगे तब जा कर के उस करप्शन को दूर किया जा सकता है लेकिन इस डेमांडेटिक सेट-अप में जो तरीका हम ने बनाया है इस तरीके पर आम तौर से इस करप्शन को

[श्री माधो रम शर्मा]

दूर नहीं किया जा सकता। उसकी एक वजह और भी है। आम तौर से पार्सल बाबुओं की और दूसरों की जो करप्शन है वह मकामी तौर पर ही नहीं है, जो पार्सल बुक करते हैं वहीं नहीं लेते हैं। बल्कि उस का हिस्सा ऊपर तक चलता है और उसके हिस्सेदार ऊपर के मुलाजमीन भी होते हैं। यही तक नहीं, अगर मैं आप से कहूँ तो यह गलत नहीं होगा और इस की मिसालें मौजूद हैं, आम तौर से रेलवे वे अन्दर जो छोटे मुलाजमीन हैं उन को अपना ट्रांसफर कराने के लिये भी अपने दफ्तरों में पैसा देना पड़ता है और वह पैसा दे कर ही अपना ट्रांसफर रक्वा सकते हैं या करवा सकते हैं और अच्छे अच्छे स्टेशनों पर करा सकते हैं जहाँ वह समझते हैं कि आमदनी अच्छी होगी। यह एक आम रिवाज बना हुआ है।

तो मेरा कहने का संशा यह है, जहाँ रेलवे ने बहुत बड़ा काम किया, जहाँ रेलवे ने इमर्जेंसी के दौरान में काम के लिहाज से एक ऐसी मिसाल पैदा की जिससे कि लोगों की तबियत बड़ी खुश होती है कि रेलवे की एफिसियेंसी काफी बढ़ी है वहाँ यह तकलीफें जो करप्शन की वजह से हैं जिस की वजह से लोग नाला हैं अगर उस को दूर करने की या कुछ हद तक कम करने की रेलवे मिनिस्टर साहब कोशिश करेंगे तो मैं उम्मीद करता हूँ कि वह उसको दूर कर के लोगों को और आराम पहुंचा सकेंगे। थैंक यू।

SHRI A. D. MANI (Madhya Pradesh): Mr. Vice-Chairman, I should like to join other hon. Members who have paid a warm and well-deserved tribute to the Railway Minister for presentation a Budget which does not contain any proposal for an increase in passenger fares. I am sure that as long as a highly judicial person like Mr. Dasappa heads the administration of the Railways, there would be no unjustifiable increase in those rates

which bear very heavily upon the passenger public. Sir, I am not happy with the proposal of the Railway Minister that there should be a rationalised increase in the rate for coal freight of two rupees. There is no justification for Government to come forward with any proposal for increase in freight rates, particularly when over the years the Railway Administration has been underestimating its revenue and had shown in the Revised Estimates and the actuals of the year that their performance has been much better than they had anticipated. In the years 1962-63 and 1963-64, the Railways have shown sizable surpluses. For instance, the Revised Estimate for 1962-63 put the gross traffic receipts at Rs. 549.62 crores but actually these were Rs. 566 crores which means an increase of seventeen crores of rupees over the estimates. Again, in 1963-64, the Budget Estimates placed the gross traffic receipts at Rs. 599 crores. The Revised Estimates for this year, however, show that the gross traffic receipts will be Rs. 622 crores. In other words, there has always been a cushion of about twenty crores of rupees in the estimates of passenger and goods traffic. I do not see therefore, why the Railway Minister should come forward with a proposal to raise the coal freight rate by two rupees. The industries concerned have protested against the increase in the coal freight rates and it has been pointed out that this will lead to an increase in manufacturing costs and also to a rise in the cost of living. The Railway Minister has explained that on account of the financial burdens which are consequent on an increase in the dearness allowances, the Railways have had to bear a heavier financial load during the year. If that were the position of the Railways, the Railway Minister should appreciate that any increase in the coal freight rates at this particular time will prove as a disincentive to the increase of industrial production of the kind we want and the increase in the manufacturing cost will inevitably lead to a rise in the cost of living. I do hope the

Railway Minister would abandon the proposal of increasing the freight rates on coal by two rupees. Sir, I do not want to dilute the compliments that have been paid by the World Bank Team but I must take exception to the statement made by the Railway Minister on page seven of his speech where he says,

"I may, however, refer at this stage to the very striking improvements in operating efficiency, particularly in the utilisation of rolling stock, which have avoided increases in investments to a great extent."

We have before us the Report of the Railway Accidents Committee presided over by Dr. Hriday Nath Kunzru, a former eminent Member of this House whose impartiality of approach nobody can dispute. This Report is a damaging indictment of the Railway Administration in India and it is a pity that in the official summary which Government issued about this Report no attempt was made to highlight some of its recommendations. In fact, the Report has been more or less ignored by the press. Why was it ignored by the press? The summary that was put out by the Government containing a precise of this Report did not contain some of the essential recommendations of this Committee. Sir, I should like to mention here a few points. If it is true that there has been an increase in operating efficiency, how does the Railway Accidents Committee come to this conclusion about the Southern Railway where there has been a great increase in derailments and collisions? I am referring to page 59 of the Report. The Railway Accidents Committee says :

"It will thus appear that the station staff on the Southern Railway is careless in the discharge of its duties in respect of ensuring the reception of trains on clear lines, or taking the necessary precautions to avoid collisions while shunting is going on. This is corroborated by the overwhelming evidence we obtained in the course of our tour on the Railway. We were much sur-

prised to find that the Traffic Supervisors, whom we met, were completely oblivious of their responsibilities regarding detailed checks on the working of the staff under them. One Station Superintendent told us that he exercised this check by seeing that they came to work in time, were in uniform and entered correctly the private numbers which were cross-checked with those recorded at adjoining stations."

I am mentioning these observations of the Committee to show that the Committee has been thoroughly dissatisfied with the way in which the traffic has been operated on the Railways and has come to the conclusion that there are too many loopholes left in the Railway Administration which will take a very long time to plug.

Sir, I should like to refer to page 164 of the Report. The Committee says :

"The poor and unsatisfactory conditions of the goods stock on account of the dearth of spare parts, equipment and facilities and the insufficiency of the train examining staff at some of the stations on the Railways create conditions which are not conducive to satisfactory maintenance of goods and coaching stock in operation. The results are apparent not merely in rolling stock causing about 19 per cent of the derailments on the Railways . . .

The Minister refers to rolling stock also—

" . . . but also in the general unsatisfactory maintenance of wagons on line."

It goes on to observe that it was found, as a result of the checks of the Railway Board, that during September 1962 to April 1963 about 52 per cent of these wagons were unsafe to run. This was the condition of the rolling stock on the Railways. Sir, I think the Minister should look into the stricture of this Committee on the working of the various zonal Railways and try to find out whether the staff

[Shri A D Mani]

has been discharging the duties assigned to them. The railway staff, I believe, is about 12 lakhs today and the expenditure on the staff accounts for 60 per cent of the gross revenue of the Railways. When the Railways are spending so much on staff we have got a right to ask the Railway Minister to see that the staff do discharge their duties properly and do not cause difficulties which may cause collisions and derailments.

In regard to the efficiency of the Railways I should like to point out that the index of efficiency is seen in the wagon turn-round. The wagon turn-round is always a good indication of the efficient performance of the Railways. In 1961-62 it was 115 in the case of broad gauge railways and it fell to 112 in 1962-63 and to 111 in 1963-64, April to November. The efficiency index in terms of engine utilisation has also remained more or less stationary. It was 44.5 in 1960-61 for broad gauge engines and it increased only to 46.6 in 1962-63. The punctuality of trains to which the Railway Minister has made a reference in his speech has not also made any considerable improvement. In broad gauge it was 85.75 in 1960-61 and declined to 85.27 in 1962-63. The overall operating-cum-efficiency index figures do not also show any marked rise. In 1960-61 it was 115.1, in 1961-62 it was 116.1 and in 1963-64, April to November, it was 118.4. The result has not been considerable.

Sir, the total capital at charge on the Railways is over Rs 2,000 crores at the present moment. We have been ploughing and are going to plough according to our Plan programme about Rs 1500 crores. When so much of money has been funnelled into the Railways, has there been a rise correspondingly in the efficiency of operation? This is a question I should like to ask the Railway Minister. There is no point in mentioning that punctuality has generally improved. Has it improved in proportion to the money that we have put into the

Railways? This is a question which, I feel, should be answered when the Railway Minister replies to the debate.

Sir, I should like here to mention that the Railway Accidents Committee has referred to the fact that derailments are more on the narrow gauge and metre gauge sections. Now it has also been pointed out that the narrow gauge sections over a period of five years have incurred a loss which works out to about Rs 22 crores. It is the total sum invested in the Chittaranjan Locomotive works. If we are running the metre gauge and the narrow gauge lines at a loss and if we are not able to maintain satisfactory efficiency of operation which the public have a right to expect, I would like to ask the Minister whether political considerations should come in the way of our closing down the metre gauge and narrow gauge lines. I know that the question will be asked: what would the public have by way of transport if metre gauge and narrow gauge sections are closed down? My answer to that is that this has got to be a phased programme. If we are not in a position to operate them at a profit, the Railways themselves can run bus services. It is always open to the Railways to expand their field of operation. I may mention, Sir, that recently I had been to the United Kingdom and I have stayed at some of the hotels run by the British Railway Administration. They were extremely well run and well conducted hotels. It shows that the British Railways are not bound down only to running of railway transport. It is open to the Railway Administration to run transport services in those areas where metre gauge and narrow gauge lines were working and which had to be closed down because they were uneconomical to run. I would suggest to the Railway Minister to have a full-fledged enquiry conducted into the efficiency of operation of the metre gauge and narrow gauge lines.

Sir, I would like to go on to another aspect about the efficiency of working

of the Railways. The Kunzru Committee has referred in detailed terms to the work of the Railway Inspectorate. I know that the Railway Inspectorate are working at the moment under the Ministry of Transport and Communications and they keep very close liaison with the Railway Ministry. Unfortunately, the Committee itself mentions that the work of the Inspectorate is unsatisfactory. They have examined some of the inspection reports of the Railway Inspectors and found that they are very perfunctory and very casual in their observations. The public is entitled to see, since it has invested more than Rs 2000 crores in the Railways, that the work of inspection is done with efficiency. The Committee has made a number of recommendations which I understand are receiving the consideration of the Ministry. I feel, Sir, that the time has come for us to suggest to the Government that the Inspectorate of the Railways should be placed directly under the President in the same way in which the Auditor General functions today and the Attorney General functions today. There is no reason why the Inspectorate should be under the Ministry of Transport and Communications. If the Railway Inspectorate is placed directly under the President, it means we have to recruit separate staff for this purpose. I am not happy with the present arrangement under which officers from the Railway are seconded to the Railway Inspectorate. A question may be asked whether the Railway Inspectorate can discharge its functions if its members do not have practical experience of the working of the Railways. I may here quote the British example. I was told that in the United Kingdom the Railway Inspectorate is staffed largely by army personnel. What is required is not that a person should have worked for so many years in the Railways but a person who is alert and who has a critical mind. It is open to the Government to see that a separate cadre is recruited for the Railway Inspectorate. Unfortunately the Railway Inspectorate has not been functioning properly and that is why so many

collisions and derailments have taken place, that is why the rolling stock has not been properly kept and that is why also the tracks have not been properly supervised. The Report contains many details about defective maintenance of tracks in the various Railways which they have investigated. I hope that the Minister would reveal his mind about the future of the Railway Inspectorate because it is the Inspectorate alone that can be the watch-dog of the public and see to it that the Railways maintain a satisfactory rate of efficiency of operation.

Sir, some of the previous speakers made a reference to the need for reserving 25 per cent of the posts in the Railways for the children of railway servants. I am behind none in paying my tribute to the loyal work done by the railway servants in the various zonal railways and to the rectitude with which many of them have discharged their duties but I must confess that I am not in agreement with the distinguished Chairman of the Railway Accidents Committee and his colleagues when they make this recommendation. Let us analyse the implications of this recommendation. If 25 per cent of the posts are going to be reserved for the children of the railway servants in the Railways, what about the Army? They are the people who have fought for the country and 25 per cent of the posts in the Army must also be reserved for the children of the Army personnel. What about the P and T Department? They are also doing the same kind of work as the Railways. Why not reserve 25 per cent of the seats there? Why not in the Bhilai steel plant, why not in the Rourkela steel plant, why not all the public sector projects be made the centre of nepotism, so that 25 per cent of the children of the officials working there may find employment? I can quite understand if we apply this theory to Members of Parliament. It is already at work. When a Member of Parliament is there and he passes away his son is nominated. It is already at work in the political field but

[Shri A. D. Mani.]

let us not transfer it to the Railways. I have said it in the past and I repeat it here again. I have said it before this Committee made this recommendation that perhaps one of the reasons why the efficiency of operation on the Railways has been affected has been due to the fact that sons of railwaymen and children of railwaymen are always employed, irrespective of their capacity for doing the work for which they are chosen.

SHRI AKBAR ALI KHAN: That is not the idea. If they fulfil the minimum requirements in respect of qualifications, they may be appointed.

SHRI A. D. MANI: Why not leave it to the Railway Service Commission to exercise their sense of judgment? I am afraid the recommendation of this Committee will be declared *ultra vires* of the Constitution. There I must have equal opportunity along with others. This is not backwardness at all. This is introducing an element of favouritism and nepotism in administration with very good intentions to see that railway people have the necessary boost to their morale. I do hope that the Railway Minister will make his intentions clear that as far as this matter is concerned no action will be taken by him without analysing all the implications.

I would like to go on to the very valuable comments of the Railway Accidents Committee on the Research, Designs and Standards Organisation. It is unfortunate that Dr. Kothari visited the Research Institute at Lucknow and he observed that if an institute has to be run for this purpose some work ought to be done and he was thoroughly dissatisfied with the work done by the Research Organisation. It may be argued that there is no comprehensive personnel available for employment in an Institute of this kind. The Committee has drawn attention to the practice prevailing in Japan and the Railway Board has replied to that observation. I know that we cannot overnight expect to achieve those heights of efficiency

which the Japanese Railways have attained in the course of their history. But it is open to us and open to the Railway Minister to ask a Japanese expert, who knows a lot about this matter, to come to India and study the work of the Institute at Lucknow. It may be necessary for Government to invite foreign persons to be on the lecturing staff of the Research, Designs and Standards Organisation. I would also suggest to the Minister that he should think of recruiting men on the staff of this Institute directly from the universities, from the engineering colleges. It is open to us to have a separate cadre for this Institute with higher scales of pay, because no scientist of standing would like to join the Railways on scales which they offer to their officers. It may be necessary for us to offer higher scales to persons who are employed in this Institute and I do hope that the Railway Minister will give serious attention to the observations of the Committee on this subject. Unfortunately, the Government, over the years, has not taken any decisive stand on the question of strengthening this Institute. The Railway Enquiry Committee of 1947 made a recommendation to this effect. Nothing was done. In 1955 the Government repeated their assurance that the matter was engaging their attention. We think of scientific research only when the Prime Minister addresses a scientific gathering. The Prime Minister speaks about the need for research, about spending more money and everybody agrees with him. But the moment the Prime Minister's back is turned, we forget all that he has said and the Railways, unfortunately, have already set a very bad example in not having a strong Research, Designs and Standards Organisation.

Similarly, even in the respect of the Efficiency Bureau, their performance has not been satisfactory. If the Efficiency Bureau had been working as well as it should have, these accidents would not have occurred on the Railways and the Kunzru Committee would not have passed so many stric-

tures on the bad maintenance of track and inefficient supervision of traffic on the various Zonal Railways.

I should like to go on to one small point before I close and that is the setting up of public safety committees. Before I go on to that point I do hope that the Railway Minister would give us during this Session an opportunity to discuss in detail the Report of the Railway Accidents Committee. It is not proper for the Government to take the stand that since the Railway Budget has been discussed there is no need for a separate discussion on this Report. This Report, as I have said, is the most damaging indictment on the efficiency of the Indian Railways. Since we have invested more than Rs. 2,000 crores we have got a right to ask the Railway Minister to set apart one whole day for a discussion of this subject. There are so many points on which Members would like to offer their observations to the Government, even though the Government might have reached decisions on many of the observations of the Committee. There are only 74 recommendations of this Committee which are receiving the consideration of the Government and even on those recommendations, the Government have reached decisions; we should like to offer our comments on what the Kunzru Committee has said.

I would like to end finally by referring to the setting up of public safety committees on the various Zonal Railways. The Kunzru Committee has made a recommendation to that effect. I think that we should go further than that. We should have a public safety committee in every division. It is necessary that the committee should function not only at the headquarters level, but also at the divisional level. I am not very happy with the committee consisting only of officials of the Railways. The non-official point of view must always be brought to bear on the expert, because the tendency of the expert is to whitewash other experts, so-called or real. No railwayman would look down upon

his fellow-railwaymen, unless circumstances force him to do it. I would suggest to the Minister that in setting up the public safety committee at the various headquarters levels and the zonal levels, he would also see to it that there are such safety committees at the divisional level also where the Member of Parliament of that area and a Member of the Legislative Assembly would find representation.

SHRI N. M. ANWAR (Madras): *Ex-officio.*

SHRI A. D. MANI: There are so many Members of Vidhan Sabha. I have very great respect for my friend, Mr. Anwar. His orations are always very pleasant to listen to, but unfortunately his interruptions are not as intelligent as his orations.

SHRI N. M. ANWAR: It requires understanding.

SHRI A. D. MANI: I would like to conclude by observing that there is a hint in the speech of the Railway Minister about a second look on suburban fares. I know that suburban fares account for 30 per cent of the passenger traffic on the Railways. It gives me some cause for alarm. He has not said that he is going to revise it, but he almost hints that this matter is being enquired into. I do hope that there would be no increase in suburban fares at present when the cost of living is going up in the country. There would be justification for an increase in suburban fares when alternative transport is available. On account of shortage of foreign exchange we are not in a position to import motor vehicles or to have them manufactured in sufficient numbers in our own country. At a time like this it is not fair for the Government even to think of an increase in suburban fares. The suburban fares are a great boon.

SHRI H. C. DASAPPA: I have not said that we are thinking of an increase.

DR. A. SUBBA RAO (Kerala): What is that?

SHRI A D MANI What are you having in mind? I am just mentioning it that you must look into the matter I will register my protest—and in advance—that there should be no increase in suburban fares, unless adequate alternative traffic is available I know the suburban fares are not economic Probably the suburban passenger is not paying what he should pay The Government should not increase passenger fares at the present time when the prices are rising and it is extremely difficult for the middle-class man to make both ends meet.

Sir, I do hope that the Railway Minister in the course of his reply would throw some light on the efficiency of the railways We do not want to weaken the railways They are the biggest of our undertakings, and they are perhaps the most satisfactory of our undertakings We want the railways to prosper, but I would like the efficiency of operations of the railways to increase a little more under the stewardship of my good friend, Mr Dasappa

श्री चन्द्र शेखर (उत्तर प्रदेश) महोदय, मैं रेल मंत्री को केवल इस लिये मुबारकबाद देता हूँ कि हिन्दुस्तान की आर्थिक अवस्था जहाँ सब तरह से बिगड़ी हुई है, जहाँ चारों ओर अधेरा दिखाई पड़ता है, उसमें कुछ रोशनी नजर आती है तो रेलवे विभाग में नजर आती है। लेकिन इस का यह मतलब नहीं है कि रेलवे विभाग जिस तरह से चल रहा है और रेल का काम जिस तरह से इस देश में चलाया जा रहा है वह ठीक तरह से चलाया जा रहा है।

आप अगर इस वर्ष के बजट की अनुमानित आय को देखें तो ऐसा लगता है कि पिछले वर्षों से आमदनी में कमी हुई है यही नहीं, जिस तरह रेल का काम चलाया जाता है और जिस तरह से रेल की क्षमता दिन प्रति दिन गिरती जाती है, वह भी एक बड़ी भयंकर स्थिति है। मैं आप के जरिये रेल

मंत्री से कहना चाहूँगा कि आज रेलवे की ऐसी हालत नहीं है कि पहले की स्थिति में या पहले की हालत में काम करना है। आज रेल को सब से बड़ी प्रतिद्वंद्विता रोड ट्रांसपोर्ट से करनी है। अगर पिछले एक वर्ष के आंकड़ों को लिया जाय तो हम यह देखते हैं कि जहाँ रेलवे में माल भेजने के लिये पहले लोग ज्यादा लालायित रहते थे वहाँ आज ट्रकों से, बसों से, माल भेजने की ओर लोगों की इच्छा, लोगों की मनोवृत्ति और लोगों की जैहनियत बढ़ रही है। इस की वजह क्या है? इस की वजह केवल यह है कि रेलवे से जितनी तेजी के साथ सामान पहुँचना चाहिये, जितनी हिफाजत के साथ लोगों का सामान उन के लक्ष्य तक पहुँचना चाहिये, वह काम नहीं हो पाता है। रेलवे विभाग के अगर आंकड़ों को लिया जाय तो ब्राड गेज पर जो माल के डिब्बे चलते हैं उन की प्रति दिन औसत रफ्तार ४५ मील है। अगर आप नैरो गेज की बान लीजिये तो केवल ३५ मील की रफ्तार से प्रति दिन माल के डिब्बे चलते हैं। एक तरफ रेलवे की यह इनएफिशियसी, रेलवे की यह अक्षमता, और दूसरी तरफ ट्रकों के जरिये से माल तेजी के साथ हिन्दुस्तान के एक कोने से दूसरे कोने तक पहुँच जाता है। आज रेलवे विभाग को इस दिशा में सोचना चाहिये। उस की नजर इस तरफ जानी चाहिये। मुझे दुख है कि इस तरफ नजर इस विभाग की नहीं जाती है। हैरानी इस बात से भी होती है कि रेलवे विभाग के अधिकारी और मंत्री महोदय केवल इसी बात से सतोष कर लेते हैं कि रेलवे में लाभ ज्यादा हो रहा है। इस सन्तोष का कारण यह होता है कि जहाँ और राजकीय उद्योगों में हानि हो रही है, नुकसान हो रहा है, वहाँ रेलवे में कुछ लाभ हो रहा है। इससे केवल सन्तोष नहीं किया जा सकता और इस दिशा में सरकार को अपनी नीति भी देखनी पड़ेगी कि ट्रांसपोर्ट के बारे में सरकार की पूरी नीति क्या हो, रेल कहाँ पर काम करे और रोड ट्रांसपोर्ट कहाँ पर काम करे। यह केवल इससे बड़ी चुनौती कि समय समय

पर सरकार की ओर से वक्तव्य निकल जाय और कह दिया जाय कि इस की जाच हो रही है और इस दिशा में हम सोच रहे हैं। मैं ऐसा समझता हूँ कि देश में बढ़ते हुए विकास के कामों को देखते हुए, रोड ट्रान्स्पोर्ट के बढ़ते हुए क्रम को देखते हुए अब यह आवश्यक हो गया है कि मारे देश में कोई एक यातायात आयोग, ट्रान्स्पोर्ट कमिशन बनाया जाय जो इस बात का फैसला करे कि रेल ट्रान्स्पोर्ट और रोड ट्रान्स्पोर्ट में क्या सम्बन्ध होगा। जब तक इस तरह का कोई ट्रान्स्पोर्ट कमिशन बन कर ट्रान्स्पोर्ट के बारे में कोई नीति नहीं अपनाई जाती, मुझे इस बात की शका है कि आने वाले दिनों में रेलवे को बड़ी भारी कठिनाई का सामना करना पड़ेगा। पिछले दिनों में रेलवे से माल भेजने में कमी आई है और मैं समझता हूँ कि आने वाले दिनों में अगर स्थिति यही रही तो रेल को बहुत बड़ा घाटा देना पड़ेगा। चाहे आप हमेशा किराया बढ़ाते जायें, लेकिन बेवजह किराये को बढ़ा कर के आप अपनी आमदनी को कायम नहीं रख सकते। जब तक आप सरकार की नीति इस बारे में स्पष्ट न करे तब तक केवल किराया बढ़ाना इस समस्या का हल नहीं हो सकता।

दूसरी बात आप ने यह कहना चाहता है कि रेल में जिस तरह से भीड़ बढ़ती जा रही है, उस की तरफ भी आप का ध्यान जाना चाहिये। रेल मंत्री ने खुद ही यह स्वीकार किया है ३.३६ प्रतिशत हर साल ट्रेफिक बढ़ता जा रहा है, लेकिन भीड़ को कम करने का काम केवल १६ फी सदी के हिसाब से हर साल हो रहा है। देश का जब आर्थिक विकास होगा तो लोग ज्यादा यात्रा करेंगे और भीड़ ज्यादा बढ़ेगी। अगर उसी हिसाब से रेल के महकमे में काम में सुधार नहीं होता है तो हमें यह कहना पड़ेगा कि चार, पांच या दस वर्षों में रेलों में भीड़ इतनी बढ़ जायेगी कि जहाँ पर आज हमारे सामने यह समस्या है कि तीसरे दर्जे के यात्रियों को हम बैठने की जगह नहीं दे सकते, वहाँ हो सकता है कि आने

वाले दिनों में उन को खड़े होने की जगह रेल के डिब्बों में न मिले। मैं नहीं जानता कि इस दिशा में सरकार कोई निश्चित नीति अपना कर के कोई काम कर रही है या नहीं। अगर हम पुराने ढर्रे पर ही चलते रहे तो बढ़ते हुए आर्थिक विकास को देखते हुए जनता की यात्रा करने की शक्ति में बहुतोरी होने के बाद यह समस्या गंभीर रूप से हमारे सामने आयेगी।

तीसरी बात जिस का मैं जिक्र करना चाहता हूँ और खास तौर से जिस का जिक्र अभी माननीय मित्र ने किया वह है दुर्घटनाओं से सम्बन्धित। दुर्घटनायें रोज बराज बढ़ती जा रही हैं। एक बार नहीं अनेक बार इस सदन में दुर्घटनाओं का जिक्र हुआ, जाच कमेटी बैठी और उस की रिपोर्ट भी आई। उस रिपोर्ट के बारे में मैं तफसील में नहीं जाऊंगा, केवल कुछ थोड़ा उस का संकेत करना चाहूंगा। जब कोई दुर्घटना होती है और जाच आयोग बनता है तो यह नतीजा निकलता है कि मानव विफलताओं की वजह से दुर्घटना हो गई। रेलवे विभाग या रेलवे मंत्री जी केवल यह कह कर बच नहीं सकते कि ह्यूमन फैक्टर की वजह से दुर्घटना हो गई। आखिर, इस ह्यूमन फैक्टर की वजह क्या है? एक रेल कर्मचारी या रेल के मजदूर से अगर उस की शक्ति से ज्यादा काम लिया जाता है तो उसमें कमजोरिया आयेगी, उस से गलतियाँ होंगी और इसके लिये वह मजबूर है। अगर यह मान लिया जाय कि ह्यूमन फैक्टर की वजह से यह दुर्घटनाएँ हो रही हैं तो उस को दूर करने के लिये रेल विभाग की ओर से क्या काम किया गया है। एक एक गार्ड को, एक एक प्वाइंट्समैन को उस की ताकत से ज्यादा जब काम करने के लिये विभाग मजबूर करता है तो उसमें अगर उससे कोई गलती हो जाती है तो फिर उस में दोष किस का है। दूसरी बात यह है कि आज के विज्ञान के युग में जब मशीनीकरण इतनी तेजी से हो रहा है तो कोई हुकूमत यह कह कर के

[श्री चन्द्र शेखर]

अपनी जिम्मेदारी से अलग नहीं हो सकती कि ह्यूमन फैक्टर की वजह से ये दुर्घटनाएँ हो गयीं। अगर वहाँ पर ह्यूमन फैक्टर की वजह से विफलताएँ होती हैं तो उस में विज्ञान का सहारा लेना चाहिये। मुझे अफसोस है कि इस दिशा में कोई काम नहीं हुआ है।

एक दूसरी बात जिस के लिये मैं खास तौर से रेल विभाग को बधाई दूँगा वह यह है कि जो आयात होता था, जो इम्पोर्ट होता था, यह जान कर हम को खुशी है कि उस में कमी हुई है। जहाँ ३० प्रतिशत आयात होता था वहाँ अब १४ फीसदी मंगाया जाता है, इस के लिये कौन बधाई का पात्र है। बधाई के पात्र वर्कशाप के काम करने वाले, रेल के कारखानों में काम करने वाले वह मजदूर हैं जो अपनी मेहनत से और अपनी क्षमता से उन चीजों के निर्माण में आगे बढ़ रहे हैं। लेकिन, श्रीमान्, आप के जरिये मैं रेल मंत्री जी से यह जानना चाहूँगा कि उन मजदूरों को अधिक से अधिक सन्तोष देने के लिये क्या आप ने किया है? क्या आप की हुकूमत ने इस बात की कोशिश की है कि श्रमिकों के सम्बन्ध आप के साथ और आप के विभाग के साथ अच्छे बने रहें। सन् १९६० में हड़ताल हुई थी। मैं उस हड़ताल के कारणों से जाना नहीं चाहता, लेकिन इतना निवेदन करूँगा कि उस जमाने में जो लोग बरखास्त किये गये थे, नौकरी से हटाये गये थे, उन के सम्बन्ध में आपकी ओर से आश्वासन दिया गया था, स्वर्गीय पंडित गोविन्द वल्लभ पन्त ने आश्वासन दिया था कि जिस पर तोड़ फोड़ का कोई चार्ज नहीं होगा, उस को नौकरी पर फिर बहाल कर दिया जायेगा। सन् १९६० से आज १९६४ तक भी वह काम नहीं हुआ है। हमारे बहुत से रेल के मजदूर आज भी नौकरी से अलग हैं और सब से आश्चर्यजनक बात यह है कि सब से आधिक्य मजदूर अगर कहीं नौकरी पर वापस नहीं लिये गये तो वे नार्दर्न रेलवे में हैं जिस का हेडक्वार्टर दिल्ली में है। इसी रेलवे के सब से अधिक मजदूर

उस हड़ताल के सिलसिले में निकाले गये और आज भी उन को काम पर नहीं लिया गया, यह बुरी बात है। यही नहीं, सरकार ने पिछले दिनों में जो कुछ काम किया उससे आश्चर्य होता है कि श्रमिकों के बारे में हमारी नीति क्या होने जा रही है। आप के इस्टैबलिशमेंट कोड का जो १७०८ नम्बर का नियम था उसको आप ने हटा दिया, जिस में यह कहा गया था कि मजदूर को बिना कोई वजह बताये नौकरी से नहीं हटाया जायगा यही नहीं, संविधान की धारा ३११ में जो अधिकार मिला हुआ था उस में आप ने संशोधन किया। क्यों किया गया, किस लिये किया गया, यह कह कर किया गया कि इस देश की उन्नति के लिये, देश में इमर्जेंसी की हालत को मीट करने के लिये हमारे लिये जरूरी है कि श्रमिकों और हमारे सम्बन्ध ठीक बने रहें। मैं आप से जानना चाहता हूँ कि किसी भी जम्हूरियत में, किसी भी प्रजातन्त्र में कोई भी हुकूमत लोगों के मौलिक अधिकारों को ले कर के, बुनियादी हकों को छीन कर के बगैर उन को सन्तोष, उन को शान्ति दे सकती है, क्या उन को काम करने की प्रेरणा दे सकती है? मुझे आश्चर्य होता है, इस हुकूमत की ओर से बड़े जोरों से यह नारा लगा कि ट्विटले कौंसिल्स बनेंगी सेन्ट्रल गवर्नमेंट इम्प्लाइज के लिये और रेलवे के लिये भी कहा गया कि ट्विटले कौंसिल की पैटर्न पर यहाँ ऐसी संयुक्त समितियाँ बनेंगी जिनसे सलाह ली जा सके लेकिन हुआ यह कि उस को जो मसविदा पेश किया गया उस में पहले ही यह कहा कि किसी हड़ताल को करने का अधिकार नहीं होगा। मैं रेल मंत्री जी से निहायत अदब के साथ कहूँगा कि जो सरकार मजदूर के इस मौलिक अधिकार को छीन कर ट्विटले कौंसिल बनाने की बात करती है उससे साफ जाहिर होता है कि उस की मंशा नहीं है कि सरकार के बीच में और श्रमिकों के बीच में कोई अच्छा सम्बन्ध, कोई अच्छा रिश्ता बना रहे। ट्विटले कौंसिल का केवल एक ही मतलब है, उसको केवल एक

ही भावना है कि ऐसी परिस्थितियां पैदा की जायं कि मजदूर को हड़ताल पर जाने के लिये मजबूर न होना पड़े। हड़ताल कौंसिल का यह मकसद नहीं है कि हड़ताल के अधिकार को छीन लिया जाय। उसे हड़ताल का अधिकार रहे लेकिन मजदूर ऐसी हालत में हो जाय कि उसको इतना सन्तोष मिले, इतनी सुविधा मिले, उसको पंचायती समझौते की ऐसी व्यवस्था मिले कि वह हड़ताल पर जाने के लिये मजबूर न हो। हमारी हुकूमत उल्टे तरीके से काम शुरू करती है, वह मजदूर को पहले नाराज करती है। आज ट्रेड यूनियन के लोग, रेलवे में काम करने वाले लोग इस योजना का विरोध कर रहे हैं। तो उनसे दुश्मनी मोल लें, उनसे झगड़ा मोल लें और उद्देश्य यह है कि उनसे समझौता करेंगे, उनकी ओर दोस्ती का हाथ बढ़ायेंगे। मैं माननीय रेल मन्त्री जी से कहूंगा कि आप इस योजना को सही मानों में एक जनतांत्रिक योजना बनाईये, एक ऐसी योजना बनाईये जिसमें कि मजदूर सद्भावना के आधार पर आपके साथ सहयोग कर सके—शक्ति के बल पर मजदूर को दबा कर अगर उस का सहयोग आप लेना चाहेंगे तो यह सम्भव नहीं होगा। मैं एक बात और इसी सिलमिले में कहूंगा। अभी आपके इस्टेबलिशमेंट कोड के नियम १४६ के बारे में सर्वोच्च न्यायालय ने, सुप्रीम कोर्ट ने कहा कि यह गलत नियम है। उसके अन्तर्गत आपने कितने मजदूरों को बर्खास्त किया, कितनों को नौकरी से अलग किया तो क्या माननीय रेल मन्त्री जी आज यह आश्वासन देंगे कि उस नियम के जरिये जितने भी लोग बर्खास्त किये गये हैं उनको बिना शर्त पुनः नौकरी में लिया जायगा? अगर आप यह आश्वासन नहीं दे सकते, अगर आप यह आश्वासन देने के लिये तैयार नहीं हैं तो सद्भावना कैसे बनेगी, मैं यह समझ नहीं पाता? किसी भी राजकीय उद्योग को चलाने के लिये और खास तौर से रेल जैसे राजकीय उद्योग को चलाने के लिये यह जरूरी है कि हुकूमत श्रमिकों का सहयोग हासिल करे और वह सहयोग तभी मिल सकता है जबकि आप

उनके साथ सद्भावना दिखायें, जबकि आप उनकी कठिनाइयों को समझें।

इसी सिलमिले में मैं आपसे यह जिन्न करना चाहता हूं कि अभी आपने डेढ़ रुपये से लेकर दो रुपये तक का महंगाई भत्ता बढ़ाया है, तो एक तरफ आपने महंगाई भत्ता बढ़ाया और दूसरी तरफ कीमतें बढ़ गईं, नतीजा क्या निकला? द्वितीय वेतन आयोग ने सिफारिश की थी कि मजदूरों का मौलिक वेतन इंडेक्स नम्बर के हिसाब से तय होना चाहिये लेकिन उसका कोई नतीजा नहीं निकला, मजदूर आज भी परेशान हैं। यही नहीं, एक दूसरी कठिनाई भी इसके साथ साथ है कि बड़े शहरों में रहने वाले मजदूरों की दिक्कतें बढ़ गई हैं। आपने शहरों का वर्गीकरण ए, बी १, बी २ और सी क्लास में किया है लेकिन इस सदन के अन्दर माननीय नियोजन मन्त्री ने स्वीकार किया कि बहुत से शहर ऐसे हैं जिनकी आबादी कम है, अर्थात् उनकी आबादी ५ लाख से कम है पर वे बड़े महंगे शहर हैं। तो वहां के रेल मजदूरों के लिये आपने क्या कोई व्यवस्था की है? मैं और जगह की बात तो नहीं जानता मगर हमारे उत्तर प्रदेश में सरकार के आंकड़ों के मुताबिक सबसे महंगा शहर गोरखपुर का शहर है। गोरखपुर आपके नार्थ-ईस्टर्न रेलवे का हेडक्वार्टर है और वहां के रेलवे मजदूरों ने, रेलवे इम्प्लॉईज ने आपसे निवेदन किया कि यह इतना महंगा शहर है और हमको भी वही सहुलियत मिलनी चाहिये जो दूसरी कैटेगरी के बड़े शहरों को मिल रही है। तो मैं रेल मन्त्री जी से कहूंगा कि सारे सरकारी कर्मचारियों की बात को अलग कर दीजिये लेकिन क्या यह रेलवे विभाग के लिये सम्भव नहीं होगा कि उन शहरों के लिये जहां मान्य रूप से महंगाई ज्यादा है वहां रेलवे मजदूरों को कोई सुविधा देने के लिये कोई खास व्यवस्था करें। अगर आप ऐसा नहीं करते हैं तो आप यह सोचें कि वहां के मजदूरों की हालत क्या होगी?

[श्री चन्द्र शेखर]

इसी सिलसिले में एक दूसरी बात मैं और कहूंगा। वह मजदूरों के कर्ज की बात है। आज मजदूरों के ऊपर बहुत कर्ज है, आपके सामने यह बात आई होगी, मजदूरों के ऊपर कर्ज की डिग्री होती है और उनकी तनख्वाह कुर्क कर ली जाती है। मैं निश्चित रूप से तो नहीं कह सकता लेकिन शायद आपने कोई नियम बना रखा है कि १०० रु० से अधिक तनख्वाह है तो कुर्क की जा सकती है। क्या आज की मंहगाई में . . .

SHRI K. SANTHANAM: They have made it to Rs. 250.

श्री चन्द्र शेखर : लागू हो गया है ?

SHRI K. SANTHANAM: Yes.

श्री चन्द्र शेखर : अगर हो गया है तो ठीक है लेकिन मजदूरों के कर्ज के बारे में भी आपको सोचना चाहिये और इसके लिये आप कोई उपाय निकालें।

एक बात और मैं कहना चाहूंगा जो बहुत कटु बात है लेकिन उसको कहना पड़ेगा। हमारा गृह मन्त्रालय संयुक्त सदाचार समिति बना रहा है भ्रष्टाचार को मिटाने के लिये, यह सदाचार समिति इसलिये बनती है कि नैतिक तरीके पर जो भ्रष्टाचार है उसका मुकाबिला किया जाय लेकिन श्रीमान् मैं आपसे कहना चाहूंगा कि हम लोग यह देख कर के हैरान रह जाते हैं कि कांग्रेस पार्टी का एक सदस्य रेल मन्त्री की मौजूदगी में दूसरे सदन में जब यह कहता है कि उसको बैंगन लेने के लिये रुपये देने पड़े तो इससे बुरी बात रेलवे विभाग के लिये और क्या हो सकती है, इससे बड़े दुख की बात हमारे और आपके लिये और कोई नहीं हो सकती—जब कांग्रेस पार्टी का एक सदस्य ऐसा कहता है तो उसमें कुछ सही है ही—तो इसकी जानकारी आपको करनी चाहिये थी और इसमें कुछ एजेंडपलरी

पनिशमेंट होना चाहिये था। कुछ ऐसा काम होगा चाहिये जिससे कि रेलवे विभाग के लोग यह सोचें। जहाँ पर मैं यह समझता हूँ कि रेल मजदूरों को उनकी न्यायोचित भागे मिलनी चाहिये, उनको मुविवाये मिलनी चाहिये वहाँ पर मैं यह भी समझता हूँ कि रेल मजदूर अगर अपना काम न करे तो उसके लिये उन्हें दण्ड मिलना चाहिये। एक तरफ जब हम कहते हैं कि रेल मजदूरों की तनख्वाहें बढ़ाइये। तो हमारे रेल मन्त्री और रेलवे विभाग के लोग कहते हैं कि इसमें कुछ नहीं हो सकता, कठिनाईयाँ हैं और दूसरी तरफ जब हम कहते हैं कि जो रेल मजदूर, रेल कर्मचारी, ठीक काम नहीं करते उनके खिलाफ कोई खास कदम उठाइये तो उसके बारे में भी कुछ नहीं किया जाता है—मैं हैरान हो जाता हूँ। चक्रधरपुर में, माउथ ईस्टर्न रेलवे में एक ठेकेदार ने लाखों रुपयों का गबन किया, गडबड घोटाला किया और उसके लिये बिहार असेम्बली के ४० मेम्बरों ने एक ज्वाइंट पेटिशन रेल मन्त्री और तत्कालीन गृह मन्त्री श्री लाल बहादुर शास्त्री को दी, मैंने खुद उन्हें एक खत लिखा तो माननीय लाल बहादुर शास्त्री जी ने कहा कि रेल मन्त्री इस सम्बन्ध में काम कर रहे हैं लेकिन उस अमाने के रेल मन्त्री ने यह भी जरूरी नहीं समझा कि मेरे खत का जवाब दें।

4 P.M.

बिहार असेम्बली के चालीस मेम्बरों ने, जो निश्चित रूप से केवल पी० ए०० पी० के नहीं रहे होंगे क्योंकि उनकी कुल तादाद २६ है, एक कान्ट्रिब्यूटर के खिलाफ एक जॉइन्ट मेमो-रेंडम दिया, लेकिन कुछ नहीं किया जा सका। मैं नहीं जानता जांच हुई है या नहीं। मेरा अपना अनुभव है कि इस सदन के अन्दर मैंने कहा कि रेलवे विभाग के लोग गलत सूचना देते हैं। मुझे किसी से द्वेष नहीं है। नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर गोविन्दपुर में एक स्टेशन बनाने की योजना हुई। इस सिलसिले में मैं आपको एक छोटी सी बात बतलाऊँ। कांग्रेस के दो गुटों में झगड़ा हुआ वहाँ पर। एक ग्रुप ने कहा स्टेशन बन के रहेगा, दूसरे ने कहा नहीं।

स्टेशन बनना शुरू हुआ और २३,००० रु० उस स्टेशन के बनाने पर खर्च किये गए। एक दिन अचानक उस स्टेशन को बनाने का काम रोक दिया जाता है। उस जमाने में मैंने वहाँ के जनरल मैनेजर साहब को लिखा। जनरल मैनेजर साहब ने कहा, ट्रैफिक पैटर्न चेज हो गया है इसलिये उस स्टेशन को बनाना हमने बन्द कर दिया है। यहाँ पर भी मैंने सवाल पूछा। सवाल के उत्तर में फिर वही जवाब दिया गया। उधर समय जनरल मैनेजर सरदार हरबश सिंह ने मुझे खत लिखा है कि स्टेशन तो नहीं बन सकता लेकिन वहाँ हाल्ट बनाने का कहें तो हाल्ट बन सकता है। मेरे पास यह सूचना मौजूद है, जो जवाब उन्होंने दिया मौजूद है। यहाँ पर पार्लियामेंट में जब मैंने उसका जिक्र किया तो माननीय रामस्वामी जी ने कहा जाच होगी। मुझे आश्चर्य होता है, जाच के बाद जो जवाब दिया गया था वही जवाब फिर क्यों दे दिया। गोविन्दपुर का स्टेशन बनाना शुरू किया तो क्या कहा गया कि मुकामपुर में चूक पुल बन गया मग के ऊपर इसलिये ट्रैफिक पैटर्न चेज हो गया। मैं आपके जरिये बताना चाहता हूँ कि मुकामपुर के पुल के बहुत दिन बाद गोविन्दपुर स्टेशन बनना शुरू हुआ। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या रेलवे के अधिकारी जिम्मेदार हैं इसके लिये? अगर ट्रैफिक पैटर्न चेज हो गया था तो इस हुक्म की, इस सरकार की, इस रेलवे की, २३,००० रु० बर्बाद करने की, जो जनता का रुपया है, क्या जिम्मेदारी थी। लेकिन एक बार जब दिमाग बदल जाये है तो कोई न कोई बहाना ढूँढा जाता है। मैं कहूँगा इस एक मामले को मैं केवल इसलिये रखता हूँ क्योंकि मैं समझता हूँ कि इस तरह की जह-नियत बिल्कुल गलत बात है, बेमानी बात है, उसका कोई आधार नहीं। लेकिन जब ऐसा जवाब इस सदन के अन्दर दिया जा सकता है, जब ऐसा जवाब पार्लियामेंट के सदस्यों को दिया जा सकता है, तब साधारण की क्या बनवाई होगी।

एक और घटना मैं आपको सुनाऊँगा, चार दिन पहले ही गोरखपुर स्टेशन पर तीसरे दरजे की जनता एक्सप्रेस में मुझे चलने का मौका मिला। स्लोपिंग कोच उसमें कोई था नहीं। मैंने गार्ड साहब से पूछा क्यों नहीं स्लोपिंग कोच लगाई। उन्होंने कहा मालूम नहीं मुझे, रिपेयर में गई होगी। फिर थर्ड क्लास के एक डिब्बे में घुसा तो देखा सारी बैट्रेरी इतनी गन्दी थी कि उसमें बैठना मुश्किल। मैंने गार्ड से पूछा क्या जरा इसकी सफाई करा दीजिएगा? गार्ड साहब ने कहा, टी० एक्स० आर० में कहा, स्टेशन मास्टर ने कहा। पन्द्रह मिनट गाड़ी रुकी रही और पन्द्रह मिनट के अन्दर गोरखपुर में कोई मेहतर नहीं मिल सका।

आजकल रेलवे में, और खास कर नाथ ईस्टर्न रेलवे में, एक पैटर्न चल गया है कि फर्स्ट और सेकेंड क्लास में, कुछ सेक्शन पर, आप चल नहीं सकते। जब से मैं इस मदन का मेम्बर हुआ हूँ मैं कई शिकायतें देख और सुन रहा हूँ मगर कोई सुनवाई नहीं होती है। मैंने एक बार खड़े होकर बलिया स्टेशन पर गुडों को फर्स्ट क्लास के डिब्बे से निकाला। गुडों को हटाने में जी० आर० पी० भी साथ नहीं देती। मैं रेलवे मिनिस्टर को कह चुका हूँ, यू० पी० के होम मिनिस्टर को कहता हूँ लेकिन कोई नहीं सुनता। मैं श्रीमान् रेलवे मन्त्री से कहना चाहता हूँ कि अगर आप फर्स्ट और सेकेंड क्लास के सेक्शन का डिफाजिट नहीं कर सकते तो आप फर्स्ट और सेकेंड क्लास को तोड़ दीजिए, केवल थर्ड क्लास की ट्रेनें रहें इस देश में और खास कर उन सेक्शन में जहाँ फर्स्ट और सेकेंड क्लास के लोग टूलीगन्स की वजह से या बद-माशों की वजह से परेशान होते हैं। सासी में, उरई में एक गार्ड का कत्ल कर दिया गया। खास कर नाथ ईस्टर्न रेलवे में बड़ी बदअमनी की हालत फैलती जा रही है और कोई सुनने वाला नहीं है। ऐसा मालूम होता है कि सारा रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन इतना निकम्मा, कमजोर और दुर्जबिल हो गया है कि वह

[श्री चन्द्रशेखर]

हुलिंग्स के हाथ में सारी व्यवस्था को सौंप देना चाहता है। जब जब मैंने इस बारे में रेलवे बोर्ड को पत्र लिखे तो जवाब आ जाता है कि आवश्यक कार्यवाही की जायेगी। मैं नहीं समझता यह आवश्यक कार्यवाही किस तरह से हो रही है। इसकी तरफ हुकूमत की निगाह जानी चाहिये, मैं यह इसलिए कह रहा हूँ क्योंकि मैं अपने व्यक्तिगत अनुभव रखता हूँ। पशु विद्यापियों ने टिकट लेना बंद किया, उसके बाद मुकदमेबाजों ने टिकट लेना बंद किया। बलिया इन्दारा सेक्शन के स्टेशन पर कुछ हुलिंग्स खड़े हो जाते हैं बुकिंग बिण्डो के सामने और कहते हैं कि टिकट लेने की क्या जरूरत है, दो रुपये का टिकट है, एक रुपया हमको दो, तुमको हम दूम्मे स्टेशन से उतार कर स्टेशन के बाहर निकाल देंगे। जहाँ ऐसी अवस्था पहुँच गई है वहाँ हम क्या मुबारकबाद दें रेल मन्त्री को—किस दिल से मुबारकबाद दे सकते हैं? क्या इस दुरव्यवस्था को रोकने के लिये हजार, दो हजार लोग पुलिस के नहीं लगाए जा सकते हैं, क्या जी० आर० पी० के लोग नहीं लगाए जा सकते हैं। खुले आम अगर मैं अखबारों के जरिये और सार्वजनिक रूप से कहता हूँ तो कांग्रेस के दोस्त और रेलवे मन्त्री केवल इसलिए कि वोट नहीं मिलेंगे इन हुलिंग्स का मुकाबला नहीं कर सकते। मैं एक और बात आपसे कहना चाहूँगा कि इस सिलसिले में कोई भी ढिलाई हुकूमत की ओर से नहीं होनी चाहिये। जहाँ गलती मिले वहाँ कड़ाई से काम होना चाहिये और जहाँ रेलवे कर्मचारियों की उचित मांगें हैं उन पर द्रुत कार्यवाही होनी चाहिये।

एक दूसरी बात मैं कहूँगा। रेल मन्त्री जी ने कुछ नई रेलवे लाइनें बनाने का फैसला किया है। यह अच्छी बात है कि असम के इलाके में उन्होंने नई रेलवे लाइन बनाने का फैसला किया है। लेकिन एक बार मैंने खत भी लिखा और कहा भी था कि यह जो मिडल सेक्टर है, बीच का हिस्सा है, भारत तिब्बत के बार्डर पर, इसके बारे में आपको सोचना

चाहिये। मुरादाबाद से काठगोदाम तक एक मीटर गेज की ट्रेन जाती है। उस जमाने में जबकि वहाँ पर लड़ाई की बातें चल रही थीं, स्वयं रेलवे के उपमन्त्री जी का मालूम है कि कितनी कठिनाइयाँ मुरादाबाद से काठगोदाम तक हमारी फौज और रसद को पहुँचाने में हुई थी। मत्तर, भस्ती, पचासी मील के इस घेरे का, हुकूमत को चाहिये, कि ब्राड गेज करे या इसी तरह की बातें योजना में जितनी जल्दी हों रखनी चाहियें। दूसरी बात, अंग्रेजों के जमाने में एक योजना रेलवे विभाग ने बनाई थी कि टनकपुर से लेकर नार्थ ईस्टर्न रेलवे का टर्मिनस स्टेशन है टनकपुर—पिठौरागढ़ तक रेलवे की लाइन बिछाई जायेगी। टनकपुर से भस्ती बीस तक हमारे देश का बार्डर है और ६५ मील की दूरी पर पिठौरागढ़ है जो हमारे बार्डर का डिस्ट्रिक्ट है, हैडक्वार्टर है—वहाँ तक रेल बननी चाहिये। अंग्रेजों ने अपने जमाने में बहुत दिनों तक इसके लिये योजना सोची थी और अब वह मौका आ गया है कि हम रेल मन्त्री जी से यह अनुरोध करें कि आप उस ओर भी नज़र दें। उत्तर प्रदेश का जो यह बीच का हिस्सा है, इस बीच के हिस्से में आप जरा गौर करें और गौर करके एक बार इस पर भी अपनी निगाह देते जायें।

मैं अन्त में आपसे फिर यह निवेदन करना चाहूँगा कि रेल विभाग को अगर ठीक तरह से चलाना है तो ट्रांसपोर्ट की पालिसी तय कीजिए, ट्रांसपोर्ट कमिशन बनाइयें और श्रमिकों को सन्तोष देने की बात कीजिए, उनकी उचित मांगों को पूरा कीजिए और उसके साथ ही साथ जहाँ भी अप्रत्याचार है, जहाँ भी इन एफीशियेन्सी है, जहाँ भी अक्षमता है, उसे दूर करने के लिये जितने भी बड़े कदम उठाने पड़ें, आप उठाएं और उसमें कभी न हिचकिचाएं। प्रशासन का काम केवल इससे नहीं चल सकता कि यहाँ पार्लियामेंट में बातें करके पार्लियामेंट में जवाब देने का एक मौका निकाला जाय। जहाँ पर भी गलती नज़र आए उसको दूर करें अन्यथा आने वाले दिनों में शायद आपकी रेल भी उसी मुबारकबाद

की हकदार न रह जाय, जिसको आज आप इसलिये पाते हैं कि सारे देश की बिगड़ी हुई घड़ी में, इस सारे ग्रंथरे में, अगर थोड़ी सी रोगनी कहीं पब्लिक सेक्टर में दिखायी पड़ती है तो रेलवे विभाग में दिखायी पड़ती है। धन्यवाद।

SHRI PALAT KUNHI KOYA (Kerala): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for the opportunity given to me to speak on the Railway Budget. I am happy to note the progress achieved by the Railway Ministry in the various wings of the Railway organisation during the past twelve years.

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

I take this opportunity to thank the Minister and all concerned for keeping up the tempo of expansion and for the admirable part played by them in facing the challenge of the Chinese aggression. The Railways are operating on three gauges (most of the metre and narrow gauges inherited from different previous managements) with assets exceeding Rs. 2,800 crores (financed from loan capital advanced by the General exchequer, and from Railways' own retained earnings), employing about 1.2 million men and women, having a fleet of approximately 11,000 locomotives, 30,000 coaching vehicles, 3,30,000 wagons or freight cars, about 10,000 trains running daily, operating over 6,700 railway stations, carrying nearly 5 million passengers and about half a million tons of freight over the vast network and yielding an annual total revenue of over Rs. 600 crores. The Indian Government Railways are the second largest single Railway network under a unitary management. This is the position we have achieved now. These are good records. I do not want to go away from this and explain things, but I have to say that in running a business enterprise or a Government, we have to satisfy the people. We find everything in order

from the reports but when we actually go and see the working of these, there the picture is different. I am sorry to tell you that though the Department has done so much in this respect—of course they are vital things—many of the ordinary men will not know about them, because to them the problem is what they face. When we go through that, I am sorry to say that we are not in a position to boast much, even at this juncture. The condition prevailing now in the railway working system is not very agreeable to public taste. I do not know the reason. I have been travelling in trains from my very early age, before independence and when we think of those times—of course those cloudy times before independence—we could find some bright spots in them. During those times though the upper classes were not meant for the ordinary Indian travellers and only Europeans were using them, if a man who had seen the conditions prevailing during those times compares the condition prevailing now it is really disheartening. It is time for us to think more about these. What is the reason? From all those who spoke, we are hearing complaints alone. I am not for complaining only. We must certainly appreciate things which are to be appreciated. At the same time we must openly say what is wrong is wrong. During this time my own experience is not very pleasant. As some Members have said, today, the bookings, reservations, etc. are not functioning properly. There are complaints from all parts of the country about mismanagement in the Railway Department. I think that it is due to the general trend prevailing in the country. Wherever we look, wherever we go, the only thing we can hear is about corruption. The Railway also is not free from this evil when the whole country is having this disease, but as the Railway is one of our most vital affairs, and an institution which has got plenty of capital, etc., it is for the Government to see that some remedy is done immediately. Of course we are progressing. We have more mileage of

[Shri Palat Kunhi Koya.]

rails, we have more engines and all that, but even now, as one of our Members has pointed out, nobody seems to take care of them? If you look at our engines some are just like scrap. Nobody takes any care to clean it. Nobody takes any care to clean anything which has been entrusted to him. You go to a railway station and see the condition. Of course the people who are using these are partly responsible. Since this is an underdeveloped country and our people have not come up to that standard to keep all these things spick and span, it is for the management to take care of these things and see that those people adhere to some rules and regulations. If you go to a railway station, the condition in some places is very very alarming. There are chairs or other furniture not attended to for months. I have seen in some waiting rooms that the flush system does not work and nothing is in order. When the persons in charge were asked, the reply was: 'It will be repaired'. If there are lights, fifty per cent of them do not burn. When you enter the lavatory, you will find the place dirty and stinking. If you complain, they just say that it will be rectified. These things are going on all along. We must find some method to rectify these.

Another thing is about black-marketing in the sale of tickets. We are getting this complaint from many stations that people do not get seats or reservations even if they apply well in advance. Something is wrong somewhere. I cannot say what is the reason. Out of hundred persons that I have come across, 99 are dissatisfied with the arrangements. As members of Parliament we are asked by the common people every now and then to do something in the matter. When these things are brought to the Department's notice, we get a reply that the matter will be looked into but only looking into will not mend matters. The people must be satisfied with real improvements.

Another thing I find is, in the present conditions, nobody cares for anybody. If we ask the Guard for anything, he cannot give a reply. If you ask the Station Master, the same is the case. Last time while I was coming from Cannanore to Calicut by the early morning train which was to start at 5-30, there was slight rain also. Myself and my family came to the station about 15 minutes before time. The train was kept at the southern end of the platform as was usually the practice. There was no roof on that part of the station. It was raining. There were not many passengers but somebody told me that the train was to start and that I must occupy my compartment. When we went to that part, where the upper class compartments were, I found that the upper class compartments were locked. We could not get into the compartment.

I wanted to find somebody whom I could ask for the key of the compartment or get some explanation, but no one was there. There was, however, one porter whom I knew, I called him and asked him what the matter was. He said, "Sir, the key is with the ticket inspector and that man will be coming now." Meantime the first bell had already rung. The porter went and returned with the man concerned. The man came in his own leisurely way; he opened the compartment. I asked him why he had not kept the compartment open a little earlier, but he would not give me any reply. Of course, he did not know who I was. If he had known that I was a Member of Parliament, he might have shown some more respect to me, but I did not want him to know who I was. I told him, "If you are doing this sort of things, then the poor passengers will be suffering unnecessarily. You ought to keep these compartments open earlier and ready for the passengers." Then he said, "That is not my work. It is the duty of the Station Master. You can ask the Station Master." When I got the

Station Master and asked him the question, his reply was, "What is all this trouble, Sir? You have already got into the compartment. It has now been opened and you have got in and so every thing is all right." Then I told him, "This is not the proper way of doing things. If this is the condition even in the case of upper class passengers, what about the unfortunate people who are travelling in the third class?" These poor people who have to travel in the third class, call it hell. Actually our third class compartments are really hells. No sitting space will be there. No standing space even will be there. Often on footboards we find people standing. I do not know how many of them have tickets and how many do not have. What is all this? What is the mode of issuing the tickets? That is what I want to know. If there is accommodation for only 100 persons, why not stick to 100 tickets or a little more? But when there is accommodation only for 100 passengers, they do not mind issuing even 1,000 tickets. Where are all these passengers to go for the accommodation? There was a reference here about some people travelling on the roof of a train and some of them getting knocked down and killed. These are the actual conditions.

The main thing is this. First of all, we have a duty to educate our people. Of course, the Railways are doing so many things. They have got funds also for that. My request is . . .

SHRI NIREN GHOSH (West Bengal): Increase the number of coaches?

SHRI PALAT KUNHI KOYA: The number of coaches, of course, should be increased. But what about the increase in our population also? Nobody can stop that here. That is another trouble.

AN. HON. MEMBER: The Railways earn profits from the third class

passengers more than from the upper class passengers.

SHRI PALAT KUNHI KOYA: Yes, but the third class passengers have also more children, you know. So what I want to say is this. Some propaganda must be carried on by the department, because it is our duty to educate our people how to travel, when to travel, what luggage to take and what not to take.

DR. A. SUBBA RAO: There are plenty of posters.

SHRI PALAT KUNHI KOYA: These posters will do nothing, because nobody cares for these posters kept by the Railways at the stations. If they are cinema posters. Then they may care, because next day they may not be able to see them there, but these railway posters, they can find them always there. Therefore, instead of having only these posters, why not engage some good propagandists, young men who can travel in these trains at times, advising the passengers and requesting them not to do certain things, not to have so much luggage stuffed into the compartments and create so much trouble. I say that instead of having more placards and booklets, it will be much better to give this suggestion of mine a trial. It will be good.

Another thing is this. We are progressing according to the reports that we get. But when we go to our parts like Kerala, everyday we get letters from people living in Bombay, Delhi and Calcutta saying that it is impossible for them to get reservations or bookings in trains in the third class compartments, especially to Kerala. Trains are very few and time taken by them is too long. As for some compartments, it is better to discard them. There are some upper class compartments, of course, which are even today better than any others now in existence, but they are the old remnants of the British days. Even they have become so much

[Shri Palat Kunhi Koya.]
damaged and all because our people have not taken care to keep them in order. If only we keep these compartments in order, they will be better than any of the president compartments. So you have got to keep up the compartments in such a way that the people can travel in them comfortably. Very often there will be no water there; there will be no light, and many of the cushions are torn and very dusty.

AN HON. MEMBER: And rain-water?

SHRI PALAT KUNHI KOYA: Of course, when it rains one needs an umbrella inside the train. Somebody asked me, why not the Railways supply the passengers some umbrellas with which to sit inside the compartments when it rains. When it is reported that the compartment is leaking, you are told that next time it will be rectified. The real reason is that regular inspections and checkings are not there. Surely there must be some way of ensuring that these things are done. Otherwise improvement is difficult. Of course, the Railway Ministry may be doing all these things in earnest. They may be taking much pains to see that things are done. But unfortunately they see things done only on paper and the reports received from their departments. I do not know how far they will be correct. From my own experience I have known that there is difference between what is officially reported and what the ordinary man sees. However, we have got to improve much more and every ounce of energy that we have, has to be put into it. We are growing. We are a growing nation and everyone's desire is to see that all our services work efficiently and they become something remarkable, and dear to the people. When I see this slackness and all this mess, I feel sorry and at times I feel that I may not see those things rectified before my death.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): No, none of us wants that.

SHRI PALAT KUNHI KOYA: My request is that you should have one or two more trains from Mangalore to Madras. We also want some direct trains from Delhi and Bombay to Mangalore and Ernakulam. When going south from Delhi and coming back in the evening and get into the Madras and wait there till 6 o'clock, removing all the luggage and all that to some place, and then again come back in the evening and get into the train. If there is some arrangement for us to keep at least the luggage until the other train starts, we could go by that train without much trouble. From Bombay also when people come to Arkonam, often they do not get place in the trains to go to Mangalore or Ernakulam. Sometimes the bookings are arranged from Madras and the Railways refuse to sell tickets at Arkonam. I have seen many people suffering for not getting those tickets and having to stay in the railway station at Arkonam without any convenience for any purpose. So, I would request the Ministry to do something in this matter.

SHRI P. C. MITRA (Bihar): I rise to join my other colleagues in paying a tribute to the Railway Minister for placing this Budget before us. I am particularly happy that no increase in passenger fares has been made this year but only a little increase in the freight rates. Of course, I do not think there is any justification for this increase in freight rates. It has become the custom to impose some new tax or new rate in every Budget. Going through the last year's figures relating to receipts and Expenditure I find that the surplus is more than Rs. 37 crores and yet it has been found necessary to increase the freight rates. It has been stated that this has been done due to increase of dearness allowance and also to give the Railway employees the benefits of

pension. In the Explanatory Note and in the speech of the Minister, it has been stated that the actual receipt in respect of 1962-63 was more even than the Revised Estimates and probably in this year also we may have more than the revised estimated receipts. The net increase from this increase in freight rates and the rationalisation of freight rates is going to be of the order of eleven crores of rupees. I think the Railway Minister should give second thought to this matter and do away with this increase. It is generally seen that when you increase the rates even by one per cent. or two per cent. this increase has an effect on all merchandise and ultimately this burden falls on the consumer. The merchants increase the rates manifold saying that the freight rates have been increased making this rise in prices inevitable. I think Government should think over this matter again and give up this paltry sum of eleven crores of rupees when gross receipt income is more than six hundred crores of rupees. Besides, there is a big surplus and so there is no necessity of increasing the freight rates and imposing this extra burden on the people. The Railways is the only concern that I am happy to find that will not only fulfil the Third Plan targets but may perhaps also exceed them. In other fields we are lagging far behind and there is no chance of their ever fulfilling the targets fixed for the Third Plan. The Railway Department will not only fulfil the targets but exceed them also.

Before dilating upon other topics, I would like to speak on the suggestion made by my hon. colleague, Shri Mani, that the Railway Inspectorate should, just like the Comptroller and Auditor-General, be appointed by the President. I am really surprised at this. In the Report of the Accidents Enquiry Committee, to which he just now referred, it will be found that this Railway Inspectorate which is under the Transport Ministry, in most cases

has put the blame on the Railway employees. It did not try to shield the Railway employees for their negligence or omission and yet this demand is being made. What will be the result of the acceptance of such a demand? We will not be able to discuss here about the acts of omission and commission of the Inspectorate just as we cannot discuss here the Auditor-General's Department. We know how the Auditor-General's Department is also going on but we do not have the opportunity to discuss here about these things. This mentality is nothing but a totalitarian mentality. You do not trust the Government or the Ministry but you trust a man appointed by the Government. He will have all powers and nobody can or will be able to question him. This is not a democratic outlook and we fail to appreciate that. You always speak about democracy but at the same time say that one person should be given absolute powers and we will not be able to question his integrity, omissions or commissions. In fairness, in an indirect way too the Railway Inspectorate should not be condemned particularly when this Inspectorate is under a different Ministry.

From the figures I find that the number of coaches has increased in proportion to the numbers of passengers or near about but it is really surprising that though the number of coaches has been increased, the congestion has increased manifold, particularly in the third class compartments. There has certainly been some improvement in the provisions made of sleeper coaches but even here, in respect of the two-tier compartments, people find some difficulty. In these compartments there is sitting as well as sleeping accommodation and there is no Conductor-Guard. People who have paid more have got a right to sleep but when they go up to sleep, some others get in their

[Shri P. C. Mitra]

seats with the result that they are not able to get down and sit and have to remain on the sleeper berths only and are no more able to sit in their seats. Instead of constructing two-tier coaches, the construction of three-tier coaches should be given preference since in these type of coaches there is no opportunity for any intruder to come in. In the two-tier coaches many persons come and fill up the seats of other passengers.

The present system of limiting sleeper coaches to passengers holding tickets for more than 800 kms., I think, should be done away with. There should not be that limitation. If the train runs for the whole night, then sleeping coaches should be provided. If you cannot speed up your trains, if you take 12 or 13 or 14 hours, even in the case of express trains, for a distance of even less than 300 miles, then certainly you should provide sleeper coaches. The main consideration should be whether the passenger will have to spend the night in the train, particularly between 9.00 P.M. and 5.00 A.M.

Now, I will draw the attention of the hon. Minister to a very old demand for a direct railway line connecting the Hazaribagh town. It is a town in Chota Nagpur in Bihar, but there is no direct train connection. The nearest train connection is about 30 miles away. This town has got a number of collieries nearly besides one of the oldest collieries and also many other institutions, Government institutions as well, but there is no direct train connection. This should be provided. Besides, they have been put to more inconvenience due to the broad gauge line that has been constructed between Gomoh and Ranchi. Formerly, there was no broad gauge line between Gomoh and Ranchi and so the Ranchi-Howrah express used to start from Barka Kana. It is about 31 miles from Hazaribagh and the passengers from

Hazaribagh could entrain at Barka Kana or Ramgarh and go to Howrah. Now there is a shuttle train between Barka Kana and Muri and detraining at Muri, they have to get into the Ranchi-Howrah express which generally comes packed to capacity. Particularly, the first class passengers are put to much difficulties as there is not even a direct coach from Barka Kana to Howrah. This new broad gauge line goes from Gomoh via Chandrapur to Muri and Ranchi. But about 20 miles between Purulia and Kotshila have been left out. That is narrow gauge. Formerly before the Gomoh line was constructed, one had to go to Purulia, change there and then get into another train to Calcutta. Now even the people of Ranchi cannot go to Purulia directly in the same train. They have to change at Kotshila. There is a shuttle train between Kotshila and Purulia. So after independence the people of Hazaribagh and Purulia have been put to even more inconvenience than what they had to suffer in the British period and it is really very deplorable that actually when other people are getting more convenience particularly the people of Purulia and Hazaribagh are getting more inconvenience.

Now I would like to draw the attention of the hon. Minister to overcrowding in the Howrah-Ranchi express. This is a train running between Ranchi and Howrah via Tatanagar. In Ranchi it is not only filled up, but filled up to suffocation, particularly in third class and when it reaches Tatanagar almost every day there is a fight between the passengers who are within and those intending passengers who want to get in. So another train is necessary between Ranchi and Howrah. The people of Tatanagar of course have got some other train connection but Ranchi has got only one connection. So I would suggest that so long as you are not in a position to give another train, the Ranchi-Burdwan Passenger should

be converted into a Fast Passenger and extended direct to Calcutta so that there may be another alternate train for the people to go to Calcutta. Here, I must say I am thankful to the Railway Ministry for conceding our demand for a direct train from Ranchi to Patna besides the existing train from Tatanagar to Patna.

Now, I would like to make a suggestion regarding checking corruption, particularly in booking offices. I think the system of issuing tickets in slips should be discontinued. There are cases when they issue tickets, for large numbers of persons, through a slip and in the counterfoil they only show a very much smaller number as having been issued. There are very many cases of this and other types of fraud. So long as you do not stop this system of issuing tickets through slips, at least instruction should be issued that each slip will be for one ticket and not more. That will minimise such corruption. Otherwise, as I said, they issue a good number of tickets through one slip and in the counterfoil they put a lesser number and thus defraud the Railways and the Government.

Thank you.

श्री शेरखा (मंसूर) : जनाबेवाला, रेलवे मिनिस्टर की जानिब से जो बजट पेश हुआ है उस के लिए मैं उन्हें मुबारकबाद देता हूँ और उन की डिमान्ड्स की पूरी पूरी ताईद करता हूँ। इस में कोई शक नहीं कि रेलवे की जानिब से इम्परजेन्सी पीग्रिड में जो काम किया गया और मुल्क की जो खिदमत की गई वह लायके तहसीन है। इस के साथ ही साथ मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि रेलवे मिनिस्ट्री के चाहे प्लान कितने ही अच्छे क्यों न हों, उन का इरादा चाहे कितना ही अच्छा क्यों न हो, चाहे वे कितने अच्छे नक्शे बनाना चाहते हों, जब तक रेलवे में काम करने वाले लोग, चाहे वह रेलवे लाइनमेन हो, स्टेशन मास्टर हो, या डिवीजनल हेड हो, जब तक उन में जिम्मेदारी

का एहसास पैदा नहीं किया जायेगा तब तक आप के प्लान कामयाब नहीं हो सकते हैं। रेलवे मिनिस्ट्री चाहे कितना ही अच्छा बजट पेश करे, चाहे वह कितनी ही अच्छी चीज पब्लिक के सामने रखे, लेकिन उस के बावजूद भी जो आम शिकायत पब्लिक में सुनने में आती है उस की वजह यह है कि रेलवे में जो काम करने वाले लोग हैं वे जब तक अपनी जिम्मेदारी को नहीं समझेंगे तब तक पब्लिक की भलाई नहीं हो सकेगी। मैं चूंकि मंसूर का रिप्रजेंटेटिव हूँ, उस हैसियत से मैं जनाबेवाला से गुजारिश करूंगा। रेलवे की तौसीह और तरक्की का जो उसूल बनाया गया वह इस ढंग पर बनाया गया है ताकि सारे मुल्क को एकसा तरक्की का मौका मिले। रेलवे के नक्शे के देखने के बाद यह अन्दाजा किया जा सकता है कि चन्द भ्रमों में खास तौर से रेलवे की तौसीह मुन्तखिब हुई है। लेकिन जहां तक साउथ के स्टेट्स का ताल्लुक है, नक्शे में देखने से इस बात का अन्दाजा कर सकते हैं कि साउथ के स्टेटों की तरफ उतनी तरक्की नहीं दी गई जितनी के वे मुस्तहक थे। खसूसन मंसूर स्टेट को ही ले लीजिये जहां सिवाय चन्द मील बाइगेज के बाकी तमाम मीटरगेज की लाइन है और वह स्टेट हिन्दुस्तान में अकेला है जहां के कैपिटल का डायरेक्ट कनेक्शन दिल्ली से नहीं है।

एक माननीय मंत्री उड़ीसा के कैपिटल का भी डायरेक्ट कनेक्शन दिल्ली से नहीं है।

श्री शेरखा : उड़ीसा का भी स्टेट हो सकता है लेकिन जहां तक हिन्दुस्तान के और स्टेट्स का ताल्लुक है, मसलन बम्बई, मद्रास, गुजरात, मध्य प्रदेश, राजस्थान, बंगाल, यू० पी० इन की कैपिटलों का डायरेक्ट कनेक्शन दिल्ली के साथ है। इसलिये मैं अर्ज करूंगा कि जहां हिन्दुस्तान के सय स्टेट्स के कैपिटलों के साथ दिल्ली का डायरेक्ट कनेक्शन है वहां पर मंसूर के कैपिटल का भी दिल्ली के साथ डायरेक्ट कनेक्शन करने की गुजारिश

[श्री शेरखां]

करूंगा। मैसूर से अगर दिल्ली किसी को आना होता है, जब कभी हमें मेशन अटेंड करने के लिये आना होता है तो हमें चार दिन तक गाड़ी में बैठना पड़ता है और तीन जगहों पर गाड़ी बदलनी पड़ती है। बंगलौर जो कि हिन्दुस्तान का एक बहतरीन शहर है, जो सनती लेवल पर चमकने वाला मुकाम है, अगर वहां से किसी को दिल्ली आना होता है तो उसे चार दिन लग जाते हैं। वहां की रेलवे हम लोगों के लिए किसी तरह से भी फायदे रसां नहीं है और उस की तरफ तबज्जोह देने लायक है।

जैसा आप अच्छी तरह से जानते हैं ५ स्टेटों को रियार्गेनाइज कर के मैसूर स्टेट बनाया गया था। जहां पहले हमारा कैपिटल ४०, ५० मील की दूरी पर था वहां अब ५००, ६०० मील दूर बीदर जिले को पार कर के बंगलौर पहुंचा जाता है। इस तरह से हैदराबाद और कर्नाटक वालों को बीदर जिले को पार कर के बंगलौर पहुंचना पड़ता है। जहां स्टेट्स का रियार्गेनाइजेशन हुआ वहां रेलवे का यह फर्ज था कि वहां के लोगों को ट्रैफिक की सहूलियत देती और वहां के लोगों को ट्रांसपोर्ट और कम्युनिकेशन दिया जाना। बीदर वाले कई दफा डिमान्ड कर चुके हैं कि बीदर में गुलबर्गा तक रेलवे कनेक्शन दिया जाय। निजाम स्टेट रेलवे के जमाने में इस एरिया का सर्वे हुआ था और जब निजाम स्टेट रेलवे सेन्ट्रल रेलवे में मर्ज हो गई थी तो इस काम के लिए उस ने १५ करोड़ रुपया अलॉट किया था और यह रुपया इस वायदे और शर्त के रूप में दिया गया था कि यह रुपया इस हल्के की तौसीह और तरक्की पर खर्च किया जायेगा। मगर अफसोस के साथ यह कहना पड़ता है १५ करोड़ रुपये में से १५ नया पैसा भी इस हल्के को भलाई के लिए खर्च नहीं किया गया। आज भी इस रेलवे स्टेशन की वही हालत है जो २० साल पहले थी। रेलवे

लाइन डालने के बाद पहले दफा जो ट्रेन गुंतकल से बंगलौर चलाई गई, उस ट्रेन में, जहां सिकन्दराबाद के डिब्बों को कनेक्ट किया जाता है, उस ट्रेन में जहां बीजापुर, रायचूर, गुलबर्गा, और बीदर का पैसंजर सफर करते हैं, जनाब आजकल भी वहां डिब्बे हैं, वही इंजन है और वही रफ्तार बरकरार है। १३० मील का रास्ता तय करने के लिए रेल में १० या १२ घंटे सर्फ करने पड़ते हैं। जहां दूसरी तरफ रेलवे लाइनों में तौसीह हुई है वहां जब हम अपने साउथ के रेलवेज की हालत को देखते हैं और जब हम अपनी कान्सटिट्यूसीज में जाते हैं तो वहां हम अपने लोगों को किस मुह से जवाब दे सकते हैं कि हम तुम्हारी भलाई और तरक्की के लिए काम कर रहे हैं या हम गवर्नमेंट को तबज्जो दिला रहे हैं। मैं गुजारिश करूंगा कि एक एक्सप्रेस ट्रेन गुंतकल से बंगलौर इजाफा में चलाई जाय ताकि हम अपने कैपिटल में कम देरी में पहुंच सकें।

तीसरी बात मैं रेलवे टाइम टेबल के बारे में अर्ज करना चाहता हूँ। जहां आज से पहले जो टाइम टेबल छपते थे वे पब्लिक के समझने लायक होते हैं लेकिन आजकल जो टाइम टेबल छापे जाते हैं वे पब्लिक की समझ में नहीं आते हैं और न ही उसमें किसी तरह की सहूलियत ही है। इससे पहले छपने वाले टाइम टेबलों में स्टेशनों का नाम और ट्रेन का नम्बर हुआ करता था। अब जो नये टाइम टेबल छापे जाते हैं उनमें नाम के बजाय सिर्फ ट्रेनों का नम्बर ही होता है। ऐसे नम्बरों को हर शक्स कैसे समझ सकता है, यह बात मेरी समझ में नहीं आती है। यह जो १६ अप और १७ डाउन का फार्मूला है, वह मेरी समझ में नहीं आता है और शायद इसको समझने के लिये हमें क्लास ओपन करने पड़ेंगे या पब्लिसिटी डिपार्टमेंट कायम करना पड़ेगा ताकि लोगों का यह सबक सिखाया जा सके। इस किस्म की बिला वजह हलचल से पब्लिक को परेशान करना किस

हद तक उसूल पर मरना है, वाला जनाब, खुद गौर फरमा सकते हैं। मैं वाला जनाब से गुजारिश करूंगा कि यहाँ कोई ग्रहम मसला है और न कोई टेक्निकल प्वाइंट है। साफ बात है कि ट्रेन के नाम मय नम्बर के टाइम टेबुलों पर डाले जायें। आप इस तरह की हिदायत फरमायेंगे क्योंकि मैं समझता हूँ कि यह सबकी सहूलियत की बात है और आप इस चीज को करवा सकते हैं।

अब रहा नई रेलवे लाइन के बनाने के बारे में, मैं आपका प्रक्रिया अदा करता हूँ कि आपने हसन टुमंगनोर तक नई रेलवे लाइन बनाने की मजूरी दे दी है। मगर वाला जनाब, मैं इसके साथ ही साथ यह भी गुजारिश करना चाहता हूँ कि जैसा साबित होता आया है कि मजूरी सिर्फ कागज की हद तक ही रही है वैसी बात इस लाइन की मजूरी में न हो। मैं गुजारिश करूंगा कि इस काम को जल्द से जल्द अंजाम दें और इसमें एक लिंक देकर वर्ल्ड फेमस टैम्पुल जो मैसूर स्टेट्स में है, मसलन बैलूर इंडेवैंड जिनकी फनकारी, आर्ट है, और जिसका कोई नमूना शायद ही हिन्दुस्तान में कहीं और मिल सकता हो, उनको रेलवे लाइन से कनेक्ट किया जाय ताकि बाहर वाले जो टूरिस्ट्स हैं वे आसानी के साथ इन जगहों पर जा सकें। इससे रेलवेज को भी आमदनी होगी और लोगों को भी सहूलियतें पहुँचेंगी। लेकिन रेलवे डिपार्टमेंट हमारी किसी बात को नहीं सुनना चाहता है और न कोई सहूलियत ही देना चाहता है। वहाँ के लोग आम तौर पर यह तसव्वर करने लगे हैं कि रेलवे की तौसीह व तरक्की सिर्फ नार्थ की हद तक होती है और साउथ के लिए नहीं होती है। अगर हुकूमत इस एरिया की तरफ ख्याल करेगी तो इस एरिया के लोगों में जो इस तरह के खगलात हैं वे कम हो जायेंगे और दूर हो जायेंगे।

मैं एक बात और अर्ज कर देना चाहता हूँ जिसकी कि मैं पहले भी कह चुका हूँ।

हैदराबाद हिन्दुस्तान का एक ग्रहम शहर है और आन्ध्र का पायातख्त बनने के बाद उसकी ग्रहमियत और भी बढ़ गई है। वहाँ सिर्फ खरताबाद और तनामपल्ली तक डबल लाइन कर दी जाय क्योंकि हर गाड़ी को एक एक, दो दो, घंटे लेट होना पड़ता है। अगर आप इस लाइन को डबल कर देते हैं तो इससे लोगों को मुसावत में निजात मिलेगी और रेलवे का भी टाइम बचेगा।

मगर १५ साल में वाबजूद कई मेम्बरों और कई आर्गोनाइजेनों की तरफ से रेप्रिजेंटेशन होने

पर भी नहीं मालूम ऐसी कौनसी बात
5 P.M. है या क्या बजह है कि महज उतने थोड़े से हिस्से को डबल लाइन नहीं किया जाता। हम जब जी० टी० ट्रेन में बैठ करके आते हैं तो जो रेलवे स्टेशनों का रूपरंग बदलता रहता है उसको देख करके ताज्जुब होता है। ताज्जुब इस बात का होता है कि आप भी कर्मों और जरूरी कामों को प्रायर्टिटी देते हैं और जहाँ जायज जरूरत है, जहाँ पब्लिक की जायज माग है, वहाँ उसको आप करना नहीं चाहते वाबजूद इसके कि हम आप से उसके बारे में इशारा करते हैं और आपसे गुजारिश करते हैं। तो मैं यह अर्ज करूंगा कि मेहरबानी करके आप वहाँ उस लाइन को डबल कीजिये। इसमें आपका खुद का भी बहुत सा टाइम बचेगा और वहाँ की पब्लिक को भी फायदा पहुँचेगा।

इसके साथ साथ जिस जी० टी० से हम मफर करते हैं, उस जी० टी० का कौट्रिंग सिस्टम जिस ढंग का है उसके बारे में आप तो यह फर्माते हैं कि वह रोज़ वरोज अच्छा ही होता जाता है, मगर आप तो न उसका खाना खाते हैं और न आपको उसका मजा आ सकता है। हम चूँकि उस ट्रेन में बैठ कर आते हैं, लिहाजा हम जानते हैं कि वहाँ का खाना कैसा होता है। हकीकत यह है कि इतना गलीज और इतना बदमजे वाला खाना शायद ही हमने कभी खाया हो। अगर आपको

[श्री शेरखां]

हो सके तो मेहरबानी करके इस सिस्टम को बदल दीजिये । अगर आप अपनी कैटिंग अच्छी नहीं चला सकते, तो मैं यही अर्ज करूंगा कि वह जो प्राइवेट कैटिंग थी, वह बहुत अच्छी थी और उसी को फिर चलाइये । अगर आपको चलाना ही है तो आप कम से कम अपना स्टैंडर्ड उस प्राइवेट कैटिंग के बराबर कीजिये । अगर उतना नहीं हो सकता है तो यह तमाम मजा को खराब करके आप इस किस्म की कैटिंग मत चलाइये ।

इसके साथ साथ मैं यह अर्ज करूंगा कि मिनिस्ट्री की जानिब से जो सफिलवाइज कमेटियां बुलाई जाती हैं, उनमें गुजिश्ता दिनों में जो सेंट्रल रेलवे की सफिल कमेटी बुलाई गई और वहां मेम्बरों की जानिब से जो भी तहरीकात पेश की गई, उनके बारे में मैं यह महसूस करता चला आ रहा हूं कि जनरल मैनेजर सिर्फ सुनने की हद तक ही रहने के लिये वहां पहुंचते हैं और जो कुछ वहां कहा जाता है उस पर अमल करना या उसके लिये कुछ इकदाम करना वे जरूरी नहीं समझते हैं । इससे पहले जो सेंट्रल रेलवे सफिल कमेटी हुई थी, जिसमें आप खुद भी मौजूद थे, उसमें जनरल मैनेजर की तनज्जो बाड़ी रेलवे अंक्वेशन की तरफ दिखाई गई थी कि वहां पैसेंजर और एक्सप्रेस ट्रेनें न्यू प्लेट फार्म पर लगाई जाती हैं जहां न सनशेड है और न पैसेंजर्स के लिये वाटर फैसिलिटी है और इस तरह यह जो लोगों को तकलीफ दी जा रही है, इसको खत्म किया जाय । उस दिन वादा करने वाले जनरल मैनेजर आज तक अगर उस चीज को पूरा नहीं करते हैं और पार्लियामेंट के मजेशंस को इस तरीके से अगर वह नजरअन्दाज करते हैं तो आप अन्दाजा कीजिये कि वह किस हद तक लोगों के मुतालिबात को पूरा कर सकते हैं, लोगों के कुछ दर्द का साथ देने वाले जनरल मैनेजर हो सकते हैं । इस ब्याल से कि यहां

जो कुछ भी कहा जाता है उसको सिर्फ सुन करके टाला न जाय बल्कि उसको पूरा किया जाय, और जो भी मुतालिबात अगर वह जायज हों तो उनको पूरा करने के लिये आप आर्डर दें जिससे हमारे बोलने और मेम्बरों की तरफ से तहरीकात पेश करने की मंशा पूरी हो ।

इतनी बात अर्ज करते हुये और फिर से आपको बजट के लिये मुबारकबाद देते हुये मैं अपनी तक्ररीर खत्म करता हूं ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): The House stands adjourned till 6.30 P.M. today when the General Budget will be laid.

The House then adjourned at five minutes past five of the clock till half-past six of the clock.

The House reassembled at half past six of the clock, THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair

THE BUDGET (GENERAL), 1964-65

THE MINISTER OF PLANNING (SHRI B. R. BHAGAT): Madam Deputy Chairman, on behalf of Shri T. T. Krishnamachari, I beg to lay on the Table a statement of the estimated receipts and expenditure of the Government of India for the year 1964-65.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned till 11.00 A.M. on Monday.

The House then adjourned at thirty-one minutes past six of the clock till eleven of the clock on Monday, the 2nd March, 1964.