

THE MINISTER OF STATE *m* THE MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS (SHRIMATI LAKSHMI MENON) : Yes, Sir. This matter has come to our notice. Normally, if official statements of the Chinese Government had been given in their periodical "China Today", we would have permitted it, but publications of this kind by the Chinese Embassy of extracts, etc., given a one-sided version, stands on a different footing. The Home Ministry is issuing orders to confiscate all copies of this particular number of "China Today". We have also lodged a protest with the Chinese Embassy.

SHRI A. B. VAJPAYEE (Uttar Pradesh) : May I be allowed to put a few questions? I do not know what the practice here is.

MR. CHAIRMAN: If you want any elucidation, you may ask, but there should not be any discussion.

SHRI A. B. VAJPAYEE: In my Motion for Papers, I referred to the fact that this particular journal has been printed in the "New Age" printing press. May I know if any action is being taken against the press as well?

SHRIMATI LAKSHMI MENON: Government will consider whether any further action should be taken in this matter.

SHRI A. B. VAJPAYEE: Is it not a fact that under the law any publication which goes to challenge the frontiers of India and challenges the territorial integrity of India is liable to be prosecuted, and why should there be any hitch on the part of the Government to prosecute the owners of the printing press?

SHRIMATI LAKSHMI MENON: That is what I said. We are considering the matter.

MR. CHAIRMAN: They are considering the matter still—she says.

SHRI B. K. P. SINHA (Bihar): Does not this matter come under the Press (Objectionable Publications) Act?

SHRIMATI LAKSHMI MENON: The confiscation is done under the Criminal Law (Amendment) Act, 1961.

MR. CHAIRMAN: Sardar Swaran. Singh.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SARDAR SWARAN SINGH); Sir, I beg
to . . .

DRESS TO BE WORN AT THE
SWEARING-IN-CEREMONY OF THE
PRESIDENT

SHRI BHUPESH GUPTA (West Bengal): Sir, before that, I just wish to draw your attention to an important matter. We have received an invitation to participate in the 'Swearing-in-Ceremony' of the President and the slip says:—

"Dress for Swearing-in-Ceremony

Indian—

**Civilians: White or Cream Achkan
White or Cream Churidar
Pyjama**

Non-Indian—

National equivalent."

I do not know in which dress the President will participate in the Swearing-in-Ceremony, but I do know that my national dress, as far as Bengal is concerned, is the dress which I am wearing here. 'Churidar Pyjama and Achakan' is not the national dress of Bengal, nor of the Malayalis. Now, it is very important. Why, Sir, in these things, should it be stated like that? Do we have only one single national dress or do we have other national dresses for the Bengalis, Gujaratis, Malayalis, Telugus, Tami-hans, Assamese, etc?

MR. CHAIRMAN: When you look at Parliament, you see all types of dress.

SHRI BHUPESH GUPTA: Then, Sir, I would like to know why this kind of slip is sent to us? We are not just to be browbeaten into this kind of particular dress.

MR. CHAIRMAN: That will do.

SHRI BHUPESH GUPTA: I want to know from you. It is very difficult for you to say anything. What I want to know from the Government is— whoever has issued the invitation— whether we are entitled to come in our own national dresses, whether as a Bengali I am entitled to come in this dress. Otherwise, we do not come at all to the Swearing-in-Cere-money.

MR. CHAIRMAN: Please sit down.

SHRI BHUPESH GUPTA: The Government should know how to treat us a little better in this respect.

SHRI FARIDUL HAQ ANSARI (Uttar Pradesh): What is the position? May I know whether people who do not wear 'Achkan and Churidar Pyjama' are allowed to participate in the function or not?

MR. CHAIRMAN: That will do.

SHRI BHUPESH GUPTA: For instance, a Soviet citizen can come wearing Uzbek dress, or a British subject can come in the Scottish dress, but we in India cannot come in the Bengali, Malayali, Telugu or 'Tand.' dress.

MR. CHAIRMAN: That -will do.

SHRI N. SRI RAMA REDDY (Mysore): It is all the more important to everybody in this House, and it should be made clear. This dress has been prescribed and the doubt has arisen in the minds of several Members on this side of the House also,

SHRI BHUPESH GUPTA; Who is replying?

MR. CHAIRMAN: The way in which you appear when the President addresses the Joint Session, in the same way you can appear even now.

SHRI BHUPESH GUPTA: Thank You. You, Sir, as Chairman of the House, should direct that this slip be ■withdrawn.

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 2 BILL, 1962

THE MINISTER OF RAILWAYS (SARDAR SWARAN SINGH) : Sir, I beg to move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1962-63 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

Sir, in moving that the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1962-63 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration, may I say, by way of introduction that, in one of the Demands, namely, Demand No. 16—"Open Line Works—Additions" there has been an unavoidable alteration in regard to distribution of the provision between 'Charged' and 'Voted' without, however, affecting the total provision under the Demand covering 'Charged' and 'Voted' together. This was one of the points raised in the House the other day. The provision for 'Charged' expenditure has been increased by Rs. 10.73 lakhs, with a corresponding reduction in the 'Voted' portion. This is also indicated in the addendum which has been circulated and the effect of which is incorporated in the Appropriation Bill.

I may make it clear that there was no clerical mistake which is being corrected. The increase in the provision for 'Charged' expenditure, under Demand No. 16, from Rs. 8.50 lakhs to Rs. 19.23 lakhs, that is, an increase of Rs. 10.73 lakhs, is to cover the payment to be made to a firm in satisfaction of Arbitrators' Award in respect of a supply contract entered into by the Ministry of Works, Housing and Supply on behalf of the Ministry of Railways. The outcome of the

[Sardar Swaran Singh.] matter under arbitration could not be foreseen earlier. The receipt of the Arbitrators' Award and its acceptance and transmission to the Railway-Ministry by the Ministry of Works, Housing and Supply, are developments subsequent to the presentation of the Railway Budget in the Parliament on 19th April, 1962. This has necessitated accommodation of the amount of the Award pertaining to the Railways, namely, Rs. 10.73 lakhs as additional 'Charged' expenditure under Demand No. 16, requiring additional provision, since the 'Charged' provision under this Demand earlier was only Rs. 8.50 lakhs. In order not to increase the total requirements under the Demand as a whole—that is, 'Charged' and 'Voted' taken together, a corresponding small reduction of Rs. 10.73 lakhs has been made from the total provision of Rs. 358 crores, approximately, under 'Voted'.

The question was proposed.

SHRI P. K. KUMARAN (Andhra Pradesh): Sir, the Railway Administration have been observing economy, I think, for the last three or four years. In actual working these economy measures have been applied mainly to two aspects. One in reduction in the supply of tools and spare parts for loco and running sheds and maintenance sheds where these are mainly required. This lack of supply of tools and spare parts has been affecting the working of the railways in a very bad way. Today in many of the loco sheds what is happening is, when an engine is to be prepared for a train, they find that a plug or a nut or a bolt has gone out, and in order to replace it the stock in the store room is not available. So, they simply remove some parts from the next engine and put them on to the engine which is currently required. Like that what happens is, when a second engine is required, the relevant parts are removed from a third engine and put on to the second

Sine. If you go to any loco shed, you can easily find out such engines. They will be coughing and sneezing through almost all the joints all over the place. When these engines go out on line, generally in many cases they fail. When failures occur, the drivers are charge-sheeted and punished.

When such an engine failure takes place on the open line, naturally the train service is disrupted and the train is delayed; and not only that particular train but other trains also are delayed, and punctuality is disrupted. These engine failures are generally due to the lack of supply of parts, but the staff are being taken to task.

Similar is the case with tools also. For lack of proper tools the work which an ordinary fitter or a boiler attendant can do in one hour, for that he has to take one and a half hours nowadays. Like that man-hours are also being lost. In the final analysis this economy measure is resulting in more expenditure.

Another aspect is non-filling up of vacancies on the railways. Of course, recruitment has started, but for the last two and a half years or three years vacancies have been piling up with the result that when the employees want leave, leave is not sanctioned. Weekly offs are not being sanctioned, weekly rest is not being sanctioned, and they are forced to do-overtime. For overtime, of course, they are being paid. If the amount of overtime that is paid is taken into consideration, in many cases we will find that it exceeds and in fact it is far more than the amount required for employing the extra staff necessary for fulfilling the work. Generally this understaffing is the main cause of accidents. For example, when a driver is made to work 17 or 18 hours, which is nowadays normally the practice on many goods trains, his mental and physical faculties fail. When such exhausted people are on duty especially in the small hours

the morning, sometimes they fail to understand the significance of a particular signal or lack of signal. It is in such cases that accidents take place. Of course, in the accident reports a large number of accidents are attributed to the failure of the human element, but the reason why the human element fails has not been gone into. I think the Railway Board should appoint a Committee to go into this aspect of the problem and find out why the human element fails in a large number of cases. Especially in the matter of collisions, I think 99.9 per cent, of the accidents are attributable to human element. By failure of the human element what I understand is, that it is due to the gross negligence of the administration in not arranging relief in time and in not appointing the proper number of complementary staff to run the trains and do their normal duties so that they do not get exhausted. Accidents generally occur in a factory. If an accident takes place in a factory, perhaps the concerned worker and also that part of the machine which he is operating may get involved. But when an accident happens on the railways, it becomes a national calamity. Sometimes many lives get involved. These accidents can be avoided if proper tools are supplied, if proper spare parts are supplied and if a sufficient complement of staff is appointed.

[THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair]

The so-called saving by reducing or restricting supplies and reducing the number of people is completely wiped out by a single accident so much so we find the Railway Ministry coming forward every year with Supplementary Demands for Grants. I give you one example. Recently, in the Rajah-mundry loco-shed a fitter, Mahankali by name, was crushed to death underneath a broken crane. This happened at about 10.45 or so in the night. This worker should, have gone home at 17.00 hours, in the evening. But he was found dead at about 10.45 in the

night. The day previous to his death he went home at about 3.00 A.M. Even on that day he should have gone home at about 17.00 hours. They are being made to do overtime up to 10.00 or 12.00 in the night though the overtime is booked only for one or one and a half hours. In this particular case the accident happened because a particular supervisor in his anxiety—he was also doing overtime—to finish the job early wanted to lift the running-board fixed on to a 170-ton engine with the help of a 5-ton hand crane, so that the board could be pushed in. The crane broke and the employee died. These things could have been avoided if the number of staff was improved. The work goes in arrears simply because the number of staff is not increased.

Another wastage on the Railways is in the matter of coal. Nowadays in certain cases, of course, second quality coal is being supplied to the railways. But sometimes they get such a bad quality of coal that when they are put into the fire-box, they become a sort of pulp and instead of heat, more smoke comes out of this coal. In such cases, a large quantity of coal is required to maintain the steam. Another thing is this. When spare parts are not supplied and when the steam is leaking from the engine, more coal is required. Thus, the purpose of observing economy is being defeated. In the loco-sheds it is a practice to employ contractors for collecting and then removing the cinders. What is happening is that these contractors generally remove large quantities of coal covered by cinders. In Vijayawada loco-shed alone, there is, on an average pilferage of 20 tons of coal. The position in any other loco-shed is not different.

Detention of trains is another reason why coal is being consumed in large quantities. When a train is detained *en route* the fire cannot be dropped, and until the train finds the path, the steam should be maintained. The Railway Board nowadays is worried

[Shri P. K. Kumaran.]

only about a few express trains and some link goods trains. Nobody is worried about the fate of the other trains. Many passenger and goods trains are delayed for hours and hours together in almost all the sections. A train which is scheduled to reach its place within nine or ten hours takes eighteen, twenty or twenty-two hours. These extra delays cost a lot of coal and the purpose of economy is defeated there also.

On the construction side also, planning and execution do not appear to be intelligent and proper. I will give you an example. I think that five years ago, Pasivedala a flag station on the Southern Railway, was converted into a block station, a fully interlocked block station. After construction, the Railways discovered that the conversion of that flag station into a block station was not necessary for the maintenance of proper transport. Again they spent a lot of money, dismantled the whole thing and converted the block station into a flag station. The station was converted into block station by spending more than Rs. 3 lakhs. And again, for dismantling it another sum was spent. The result, I think, is that more than a lakh of rupees would have been spent by the administration for nothing, giving allowance for the parts, machinery and instruments which might have been recovered and put to other use.

Recently, I came across an instance at Bhimadol where the administration decided to construct a cabin. Half of the cabin was constructed. Then suddenly the engineers and the inspectors discovered that if the cabin were constructed, the visibility of the signal would be obstructed, and the construction was stopped. There was another instance at Guntur. This also was reported to me. A cabin was planned and was constructed. But after construction, they discovered that the block instrument could not be installed; even if installed, there would be no moving space for the

operator to move about and operate. If these elementary things are not taken into consideration before planning and constructing anything, what is the use, and who is responsible for these losses? I do not think they are being wilfully neglected, but a certain amount of proper care has to be bestowed on such things before spending such huge amounts on these things. Such examples can be cited in good number. Railway performance should be improved but it cannot be improved by observing this kind of economy. It can be improved by making the Staff do their work properly and efficiently. Their duty hours should be limited according to their capacity. The time should be actually according to the roster. At a few way-side stations, I have found instances where relief is not arranged for the station masters for days together. Day in and day out one man goes on working. Because his house is near, he is able to come and go. What happens is that sometimes they fail, but when station masters or drivers fail, accidents definitely take place. Even yesterday, in reply to a question the answer was that vacancies for station masters and yard porters were not being filled. But these vacancies are very important in train services and the Railways should take immediate steps to fill in those vacancies and normal working hours should be restored to them.

And as for the workers, apart from the increased facilities, even the existing facilities are not being properly given. On the railways now it has become a practice, almost a system; so much so nobody knows in how many cases the Payment of Wages Act is violated or the Factories Act or the Industrial Disputes Act is being violated; illegal deductions from salaries and unauthorised deductions in payment of increments, etc. have become a common factor. Now I come to the EL.R. staff and I think from 1953 onwards the Railway Board has been issuing circular after circular to

the different Railway Administrations that the casual labourers and the extra labourers, if they complete six months' continuous service, should be treated as entitled to C.P.C. scales and given the same, but somehow it is not being done and I do not know whether secret instructions are also issued along with the circulars to see that breaks are caused in their service, that there is no continuity of service in the period after the completion of which they become entitled to C.P.C. scales. Somehow the inspectors or the other authorities see that their service is broken every now and -then with the result that casual labourers who have put in service for 12 years and 13 years—this applies almost to all railways—are not eligible to the C.P.C. scale, to which they are legitimately entitled if they put in six months' continuous service. This is a defect which should be removed. They are not a few thousands; they are nearly 2½ lakhs, all the Railway Minister that almost all the labour-protective Acts are being violated on this Railway. Of course, there is a clause—71D or so—says that when the hours of employment regulations are violated they are to be punished. But I have not seen the administration or any railway officer being punished for violating the provisions of this Act although, on an average, the running staff on this Railway are now working for more than 400 hours in a month. So a stricter supervision over the working of this Railway is very necessary in order to improve the service as well as to make the staff do their work properly. The threat of punishment and other kinds of intimidation cannot improve their work.

On the Southern Railway, of late, a tendency has grown to use Rule 149 of the Indian Railway Establishment Code rather indiscriminately when accidents take place. The provisions are clear; when accidents take place,

a proper enquiry should be conducted and the employee concerned should be given a proper chance to defend his case. But on the Southern Railway, I do not know why the Administration appears to be rather shy of enquiries. A number of station masters, coupling porters and yard porters are removed from service simply under the said Rule 149. Sitting in their office they decide that such and such men should have been responsible for the accident, and instead of conducting an enquiry the order goes under Rule 149 removing them from service, because the President has delegated his power to the General Manager, and the order goes saying: "You are removed under Rule 149. I do not want your services". And the matter is finished like this. The delegation of the powers exercised under Rule 149 to the General Manager has been done, I think, rather thoughtlessly, and I hope that this delegation will be cancelled, or the Railway Minister should exercise his powers of judgment and rule that Rule 149 should not be resorted to by the General Managers until the matter is referred to him. Some such step has got to be taken, because instances of the use of Rule 149 are increasing on the Southern Railway.

Thank you

श्री महावीर दास (बिहार) : मैडम
 एटी चेयरमैन, बिल नं० ३७, १९६२,
 पर बोलते हुए माननीय मंत्री महोदय का ध्यान
 मैं इस ओर ले जाना चाहता हूँ कि भारत में
 रेलवे की बुनियाद १८५३ ई० में पड़ी और
 १९६१ ई० तक जो भारतीय रेलवे में विस्तार
 और उन्नति हुई है वह एशिया और फार-ईस्ट
 में तुलनात्मक तौर पर बहुत अधिक और
 प्रशंसनीय है। स्वतंत्रता के बाद, आप विचार
 करेंगे तो मालूम होगा कि १९५०-५१ में
 जो नेशनल इंकम ८,८५० करोड़ रुपये थी
 वह १९६०-६१ के अन्त तक १२,५३०
 करोड़ रुपये हो गई। इससे साफ सिद्ध होता है

[श्री महावीर दास]

कि भारत प्रगति पर है और थर्ड प्लान का कम्प्लीशन होने तक हम बहुत आगे बढ़ जायेंगे ।

अखबारों में बहुत-सी बातें छपीं और सदन में सुनने में आया कि भाड़े में वृद्धि करना बहुत गलत है और वह ठीक नहीं किया गया है । मैं यह आपके ध्यान में ला देना चाहता हूँ कि भारतीय रेलवे में १९५१ से अब तक भाड़े में कोई भी वृद्धि नहीं हुई है । सिर्फ एयरकंडीशंड को छोड़ कर और किसी दर्जे में भाड़े में वृद्धि नहीं हुई है । १९५७ में जो पैसेंजर फेयर टैक्स जोड़ा गया है उससे रेलवे की अर्थ-व्यवस्था में कोई फायदा, कोई लाभ नहीं हुआ है । १९३८-३९ की अपेक्षा अगर आप मिलान करेंगे तो आप देखेंगे कि कोयले के मूल्य में ४०० प्रतिशत की वृद्धि हुई है, थोक माल की दरों में २२५ प्रतिशत की वृद्धि हुई है, कर्मचारियों के खर्च में २२५ प्रतिशत की वृद्धि हुई है परन्तु अगर आप इस प्रस्तावित वृद्धि को जोड़ कर भी रेल भाड़े को देखेंगे तो उसमें, अर्थात् रेल भाड़े में आप पायेंगे कि अधिक से अधिक ११८ प्रतिशत की ही वृद्धि हुई है । इसके साथ साथ आपको यह भी देखने में आयेगा कि फर्स्ट क्लास में अगर १५ नये पैसे फी रुपये की वृद्धि भाड़े में होती है तो सेकेंड क्लास और थर्ड क्लास में सिर्फ १ नये पैसे प्रति किलोमीटर की ही भाड़े में वृद्धि होगी । इसके अतिरिक्त डीलक्स एयरकंडीशंड के भाड़े से आप मिलान करके देखेंगे तो पता लगेगा कि मेल ट्रेन के सेकेंड क्लास के भाड़े से भी वह कम है । इसके अतिरिक्त कलकत्ता, बम्बई, मद्रास आदि बड़े बड़े शहरों में माहवारी टिकट पर चलने वाले अधिक यात्री हैं और आप पायेंगे कि उनमें सिर्फ एक नये पैसे प्रति दिन की वृद्धि है । अन्न के भाड़े में १६० किलोमीटर से अधिक होने पर सिर्फ ४ नये पैसे प्रति मन की वृद्धि होती है । इन आंकड़ों को देखने से ~~नाजुब~~ ~~होता है कि~~ १९५१ से भाड़े में कोई

वृद्धि नहीं हुई है और आज जो वृद्धि हो रही है वह भी कोयले के मूल्य, थोक माल के मूल्य तथा कर्मचारियों के खर्च में जो वृद्धि हुई है उसके मुकाबिले में सिर्फ ११८ प्रतिशत की वृद्धि है जब कि और सब में वृद्धि बहुत अधिक हुई है । तो इससे सिद्ध होता है कि रेलवे मिनिस्ट्री ने बहुत सोचसमझ कर, बहुत विचार कर रेलवे की तरक्की के लिये यह वृद्धि की है और जबकि भारतीय रेलवे एशिया में ही नहीं फार-ईस्ट में भी एक उन्नतिशील रेलवे कही जा रही है तब मैं समझता हूँ कि यह बहुत ज्यादा आलोचना का विषय नहीं है बल्कि यह सपोर्ट करने के लायक है ।

रेलवे के विस्तार के साथ साथ आपको यह भी विचार करना होगा कि अगर हम आमदनी नहीं बढ़ायें तो फिर हमारे पास जो कर्ज हैं उनको कैसे चुकता करें और हम यह भी चाहते हैं कि देश के एक एक नागरिक को रेलवे की सुविधा पहुंचायें तो हम उस सुविधा को पहुंचाने में कैसे कामयाब हो सकते हैं ? हमने वर्ल्ड बैंक से ५७.१४ करोड़ रुपया कर्ज लिया है, हमने अमेरिका से २३.८१ करोड़ रुपया कर्ज लिया है और कनाडा से ७७.८३ लाख कर्ज हम ले चुके हैं और हमें इसका भुगतान भी करना है । इससे यह सिद्ध होता है कि हम उन्नतिशील हैं और टैक्स बढ़ा कर, भाड़ा बढ़ा कर हम इस कर्ज की चुकती भी करना चाहते हैं । आप देखेंगे कि दूसरे प्लान के अंत में, दूसरे प्लान के कम्प्लीट होते होते १५ प्रतिशत इम्प्रूवमेंट करने का टारगेट था । १५ प्रतिशत ही इम्प्रूवमेंट करने का टारगेट हमारा निश्चित था परन्तु सेकेंड फाइव इयर प्लान के कम्प्लीट होने पर हमने देखा कि कैरिजेज में २६.४ प्रतिशत की वृद्धि हुई, सीटिंग कैपसिटी में २७ प्रतिशत की वृद्धि हुई । रेलवे कर्मचारियों के लिये निवास-स्थान, अस्पताल, बच्चों की शिक्षा के लिये विद्यालय आदि ये सब इम्प्रूवमेंट अधिक मात्रा में हुए हैं जिससे यह सिद्ध होता है कि हम जो भी खर्च रेलवे विभाग को

अर्थोराइज करते हैं वह उन्नति की दिशा में है और जो हम टारगेट बनाते हैं, उससे भी अधिक लाभ हमको प्राप्त होता है। आप देखेंगे कि रेलवे यूजर्स ऐमिनिटीज में भी वृद्धियां हुई हैं जो "टुवर्ड्स बॅटर कण्डीशन्स आफ ट्रेवल" की किताब में छपी हैं।

इस रिपोर्ट को पढ़ने से साफ ज़ाहिर होगा कि हम कितनी उन्नति रेलवेज में कर चुके हैं। १९६२-६३ के बजट के अनुसार हमें ३१ लाख ५८९ हजार रुपये खर्च करने होंगे और यात्रियों की सुविधाओं में और भी हम बढ़ोतरी करेंगे। अगर हम उनकी सबकी सब डिमाण्ड को मंजूर नहीं करते तो हम समझते हैं कि जनता के हित के काम में हम रुकावट डालते हैं।

अब आप देखेंगे कि आमदनी से जो बचत हम करना चाहते हैं वह सिर्फ डेवलपमेण्ट की ओर है, हमारा जो भी पैसा बचता है वह डेवलपमेण्ट की ओर जायेगा। कोयले की मांग हमारे गांव गांव तक बढ़ रही है। पहले हम देखते थे कि कोयला शहरों में लोग जलाते थे लेकिन अब आप पायेंगे कि गांव गांव में उसकी मांग हो रही है। नतीजा यह होगा कि रेलवे को अधिक से अधिक वैगन इसके लिये देने होंगे और जब तक यह नहीं होगा कोयले की सप्लाई नहीं हो सकेगी। जनता एक के बाद एक चिल्लाती रहेगी कि हमारे पास यह ऐमिनिटी नहीं पहुंचायी जाती। इसलिये आपको वैगन्स बढ़ाने होंगे। आप देखेंगे १९६०-६१ में ३,३९८ वैगन्स बंगाल और बिहार की कोयला खानों में इस्तेमाल हुए थे, किन्तु १९६१-६२ में ३,५८० वैगन्स इस्तेमाल किये गये हैं। इससे यह निश्चित लगता है कि १९६२-६३ में इन कोयला खानों के लिये हमें और भी वैगन्स देने होंगे तभी हम जनता की ज़रूरियात की पूर्ति कर सकेंगे।

आप देखेंगे कि रेलवे यूजर्स ऐमिनिटीज में आगे और काम बढ़ा रहे हैं। अभी ३५० रुट्स १९६२-६३ में इलेक्ट्रिफाई करने हैं और यह बहुत ज़रूरी है जनहित के लिये।

आप और हम सभी बातों पर सोचते विचारते हैं और यह भी अच्छी तरह से समझ रहे हैं कि जब से हमें स्वराज्य मिला है तब से हमारी क्या प्रगति हो रही है। उस पर दृष्टिपात करने के बाद हमें यह भूलना नहीं चाहिये कि राष्ट्रपति जी ने सबसे पहले, शुरू में ही कहा था, कि हमें स्वराज्य मिला है, हमने गुलामी से तो छूटकारा पाया है लेकिन गरीबी से नहीं और गरीबी से अभी आपको लड़ना है। और जब गरीबी से लड़ना है तो आपको अभी से देश को बनाने में—रचनात्मक काम करने में—खर्च करना होगा और जब इसके रचनात्मक काम को बढ़ायेंगे तब यह निश्चित है कि रेलवे का बजट दिनों-दिन बढ़ता ही जायेगा, इसकी ज़रूरियात आगे बढ़ती ही जायेगी और इसके द्वारा ही हम रचनात्मक काम को बढ़ावा दे सकेंगे।

भारत में जिस प्रकार आप देखते हैं कि हरिजनों की समस्या है, ठीक उसी तरह से भारत जब गुलाम था, उस समय उसकी हालत उसी तरह से थी जिस तरह से, आप समझिये, हरिजन थे। जब हमारा देश गुलाम था तब हरिजनों की हालत और भी ज्यादा बदतर थी। अगर हम मूर्ख थे और हमारे देश में अधिक से अधिक मूर्ख थे तो वे हरिजन तो बिल्कुल के बिल्कुल मूर्ख थे। हमारे देश की आर्थिक हालत खराब थी, तो हरिजनों की वैसे ही हालत खराब थी। यानी, मेरे कहने का यह अर्थ है कि समूचे देश की हालत उस समय अत्यन्त गरीब-गुजरी थी। आज हरिजनों के लिये आप प्लानिंग करते हैं, पहले हरिजनों में एजुकेशन को बढ़ाना चाहते हैं, उनको रिजर्वेशन देते हैं, हर चीज देते हैं। किस लिये? क्योंकि आप जानते हैं कि आपको हरिजनों का विश्वास प्राप्त करना है। हरिजन लोग हर तरह से दबा कर—आर्थिक, सामाजिक, नैतिक, राजनैतिक तरह से दबा कर—इतने रखे गये थे और सदियों तक रखे गये थे कि उनको उठाने की और उनके लिये व्यवस्था करने की अत्यन्त आवश्यकता हो गई है।

[श्री महावीर दास]

उसी तरह से भारत को अपना पिछड़ापन दूर करने के लिये प्लानिंग बढ़ाना ही होगा और अपने रचनात्मक कार्यों को आगे बढ़ाने के लिये प्लानिंग करना ही होगा। किसी ने पूछा था कि हरिजनों को इतनी छूट दी जाती है, उनको वजीफा दिया जाता है प... लिये तो ऐसा होता है कि कुछ लड़के पढ़ते हैं कुछ छोड़ देते हैं, कुछ वजीफा लेकर शादी-ब्याह में लगा देते हैं। एक बहुत बड़े विद्वान् ने कहा है कि यह घबड़ाने की बात नहीं है, हरिजन सदियों से दबाये हुए थे, उन्हें सब चीजों की जानकारी नहीं थी और संभव है वे लोग धीरे धीरे चलती करेंगे, उठेंगे, संभलेंगे और आगे बढ़ेंगे। उसी तरह से अपने देश का निर्माण महत्वपूर्ण है। आपके पास इंजीनियर नहीं, डाक्टर नहीं, टेक्नीशियन्स नहीं। फिर आपने क्या किया? आप उनको एक तरफ पढ़ाते हैं, एक तरफ विदेशों में भेज कर सिखाते हैं और फिर अपने देश के उन्नतशील कामों में, रचनात्मक कामों में उन्हें लगाते हैं। वे चलती भी करते हैं, कुछ उनके एक्सपेरीमेण्ट में भूल भी होती है। फिर भी वे हमारे देश के लोग हैं, वे बिगड़ते हैं और बनते हैं और फिर बन कर बालिग होंगे तो वही इंजीनियर, वही वैज्ञानिक समूचे विश्व में सिरमौर होंगे और भारत एक ऊँचे स्थान पर पहुँचेगा।

मैंडम, मैं आपका ध्यान इस ओर ले जाना चाहता हूँ कि मेरे बहुत से मित्रों ने यह कहा है कि हरिजनों को जो रिजर्वेशन प्रमोशन के सिलसिले में दिया गया है वह सम्भवतः एक्सीडेंट का कारण हो। मैं नहीं समझता

श्री शीलभद्र याजी (बिहार) : ऐसा किसी ने नहीं कहा है, इस हाउस में।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरङ्गिया (मध्य प्रदेश) : निकालीजिये अगर भ्रम हो गया हो तो।

श्री महावीर दास : मैं आपका ध्यान इस ओर ले जाना चाहता था। माननीय सदस्य ने कहा कि ऐसी बात नहीं कही गई है। खैर, मैं उसे स्वीकार कर लेता हूँ। दूसरी बात में यह कहना चाहता हूँ कि हमारे एक माननीय सदस्य ने ध्यान दिलाया है कि हमारा स्टाफ बहुत ज्यादा अन्डर स्टाफ्ड है जिसकी वजह से उन्हें ओवरवर्कड रखना पड़ता है और इसी सबब से एक्सीडेंट होता है। मैं नहीं समझता कि एक्सीडेंट का कारण यही है क्योंकि एक्सीडेंटों के संबंध में जितना रिपोर्ट आज तक हमारे सामने पेश हुई उनमें कहीं भी यह कारण नहीं दिखलाया गया है और कहीं भी यह कारण प्रस्तुत नहीं हुआ है कि फलां जगह जो एक्सीडेंट हुआ है उसका कारण यह "ओवरवर्क" है। हम देख रहे हैं, रेलवेज एक्ट १८६० में किसी भी सप्ताह में, किसी रेलवे कर्मचारी को ५४ घंटे काम करना पड़ता है और ४८ घंटे आराम करने के होते हैं। एग्जिश्यल सर्विस में जो लोग हैं उनके लिये हफ्ते में ७४ घंटे निश्चित हैं काम करने के और उसी हफ्ते २४ घंटे निश्चित हैं आराम करने के और जो इंटेंसिव वर्क करते हैं उनके लिये हैं ४५ घंटे काम करने के और ३० घंटे आराम करने के। तो मैं नहीं समझता कि जो अधिकारी हैं, जो ब्रांड के अधिकारी हैं, जो जतरल मैनेजर हैं क्या वह इस कानून को तोड़ते हैं? क्योंकि आज तक हमारे सामने ऐसी कोई भी रिपोर्ट नहीं आई है कि उन अधिकारियों ने कानून को तोड़ कर कार्यकर्ताओं से काम लिया है जिससे कि एक्सीडेंट हुआ है। यह बात जरूर है कि सेक्शन ७१ (सी) के सब-सेक्शन ४ में यह निश्चित किया हुआ है कि जिन्हें कोई खास काम और ज़यादा काम दिया जाये, तो उनको जितना उनके दैनिक वेतन के रेशो में पड़ता है उसका डेढ़ गुना अधिक देना होता है। अगर किसी कर्मचारी का वेतन एक रुपया है तो एक्सेस वर्क के लिए उसे डेढ़ रुपया दिया जाता है। इससे यह सिद्ध होता है कि उन्हें जो

रुपया मुआवजा दिया जाता है, खर्च दिया जाता है या वेतन में वृद्धि के तौर पर दिया जाता है, वह इसलिए दिया जाता है कि उनकी हेल्थ को किसी प्रकार अफेक्ट न करे और वे अच्छी तरह से अपने कार्य कर सकें। इसलिए एक रुपये वेतन की जगह में जो डेढ़ रुपया एक्सेस दिया जाता है वह बहुत सोच-विचार करके दिया जाता है। इस तरह से मैनेजमेंट ने और बोर्ड ऑफ डायरेक्टर्स ने इस तरह का जो प्रोविजन किया है वह ठीक ही किया है।

आप देखेंगे कि हमारे पास जितना कार्य करने को है उसे हमें सोच विचार करके भागे बढ़ाना है जिससे हमारा देश अच्छी तरह से भागे बढ़ सके, उन्नति कर सके और शक्तिशाली हो सके। आप सब लोगों ने देखा होगा कि जब माननीय श्री जगजीवन राम जी ने इस सदन में सन् १९६२ का रेलवे बजट मार्च के महीने में रखा था तो उन्होंने अपने वक्तव्य में यह कहा था कि हमें नये कार्य करने के लिये नये रिजोर्सिज खोजने होंगे और उनके इस वक्तव्य को सदन ने स्वीकार भी कर लिया था। उन्होंने यह भी कहा था कि जब तक उन्हें रिजोर्सिज नहीं मिलते तब तक उन्हें कर्ज की स्वीकृति मिलनी चाहिये। इससे यह सिद्ध होता है कि सदन ने उन्हें नये रिजोर्सिज टेप करने की स्वीकृति दे दी थी। आज के बजट में वे रिजोर्सिज प्रस्तावित हैं जिनसे आपका बजट पूर्ण होता है। इससे हम यह समझते हैं कि जो प्रस्तावित बिल पेश किया गया है वह बिल्कुल ठीक है। जो बजट माननीय रेलवे मंत्री जी ने मार्च, १९६२ में सदन के सम्मुख पेश किया था और जो भाव्य दिया था उससे कोई भी अन्तर नहीं पड़ता है।

आज हमको और आपको इस देश में रचनात्मक काम करना होगा और उसके लिए यह देखना होगा कि जहाँ हम एक तरफ तो मिनिस्ट्री के कामों की बात करते हैं वहाँ दूसरी तरफ हमें यह बात भी जनता में दा करनी होगी कि जो लोग बिना महसूल रेल में

यात्रा करते हैं उन्हें किस तरह से एजुकेट किया जाये ताकि वे बिना टिकट यात्रा न करें। इस चीज, अर्थात् बिना टिकट यात्रा करने को बढ़ावा देकर हम देश को आगे नहीं बढ़ा सकते हैं बल्कि इससे देश का नुकसान ही करते हैं। इसलिए हम सब लोगों का यह कर्तव्य हो जाता है कि जो लोग बिना भाड़े के रेल से यात्रा करते हैं उन्हें एजुकेट किया जाये और उन्हें इस लायक बनाया जाये कि वे किसी तरह से भी नेशनल इंकम को श्रत तरीके से नष्ट न करें।

दूसरी बात आपको यह भी देखनी है कि हमारे कर्मचारियों द्वारा जो भूँ हो जा रही हैं उसके लिए उनसे जवाब तलब किया जाना चाहिये। उन्हें यह नहीं समझना चाहिये कि हम सरकारी नौकर हैं और जो गलती हम करते हैं उसके लिए जवाबदेह नहीं हैं। जो सरकारी कर्मचारी इस तरह की श्रत करते हैं उनको अपनी जवाबदेही पूर्ण रूप से समझनी चाहिये। हमारे सरकारी कर्मचारियों की भूज की वजह से रेलवे विभाग को काफी नुकसान उठाना पड़ता है। वे लोग बिना टिकट मुसाफिरों से कुछ रुपया लेकर छोड़ देते हैं। माल के भेजे में कुछ गलतियाँ कर देते हैं जिससे रेलवे विभाग को उस गलती का मुआवजा देना पड़ता है। इसी तरह से ठेकेदारों से हमारे सरकारी कर्मचारी सम्बन्धित होकर गलतियाँ करते हैं जिससे हमारे रेलवे विभाग को काफी रुपये का नुकसान सहन करना पड़ता है। मैं कहूँगा कि हम सब लोगों का और सरकार का यह कर्तव्य है कि जनता का और सरकारी कर्मचारियों का ध्यान इस क्षति की ओर दिखाया जाय और उन्हें एजुकेट किया जाये ताकि इस तरह की राष्ट्रीय क्षति फिर न हो।

मैंने इस सदन में बहुत बार यह सुना है कि रेलवे कर्मचारी और अधिकारी बहुत

[श्री महावीर दास]

गलतियाँ किया करते हैं जिससे रेलवे विभाग को बहुत नुकसान होता है। सचमुच में हमारे ये अधिकारी जो इस तरह की गलतियाँ करते हैं वे जवाबदेह हैं। जिन गलतियों के बारे में माननीय सदस्य रेलवे अधिकारियों का ध्यान आकर्षित करते हैं उनकी ओर उन्हें अच्छी तरह से ध्यान देना चाहिये और सुधारना चाहिये। यह ख़रौ है कि गलतियाँ होंगी—गलतियाँ करना मनुष्य का स्वभाव है—लेकिन जान-बूझ कर गलती नहीं की जानी चाहिये। अगर कोई कर्मचारी या अधिकारी जानबूझ कर कोई गलती करता है तो वह सचमुच में आलोचना के लायक है। लेकिन जो गलती अच्छे इन्टेन्शन से की गई हो या स्वाभाविक हो तो उसको सिवाय सुधार करने के और कुछ नहीं किया जा सकता है।

उपसभापति महोदय : एक मिनट बाकी रह गया है।

श्री महावीर दास : मैं अपना भाषण खत्म कर रहा हूँ। मैं माननीय सदस्यों का ध्यान एक बात की ओर दिखाना चाहता हूँ जो हमारे प्रधान मन्त्री जी हमेशा कहा करते हैं कि इस देश की उन्नति के कामों में हमारा नारा "आराम हराम है"। मैं समझता हूँ कि अगर हम इस बात को ध्यान में रखेंगे तो हमारा काम तीन क्षेत्रों में बंट जाता है। सरकार अपना कार्य गवर्नमेंट लेवल पर करे और हमारा काम बाहर के लोगों को एजुकेंट करने का हो जाता है कि वे रेलवे को किसी तरह से क्षति न पहुँचायें। हमारे सरकारी कर्मचारियों का यह कर्त्तव्य हो जाता है कि वे अगर कोई नुकसान करते हैं तो वे उसके जवाबदेह होंगे। उन्हें इस तरह का कार्य करना चाहिये ताकि सरकार का एक पैसै का भी नुकसान न हो। इन शब्दों के साथ मैं आपका ध्यान बिल नं० ३७ आफ़ १९६२ की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ जिसमें ३,१४३,८०,५५,००० रुपये की मांग की गई

है। ये डिमाण्ड्स जिन कार्यों के लिये मांगी जा रही हैं वे बिल में वाणित हैं। मैं समझता हूँ कि यह जो डिमाण्ड है वह ठीक है, जायज़, उपयुक्त है और मेरा विश्वास है कि सदन इसको अपनी स्वीकृति देगा ताकि रेलवे विभाग अपना कार्य पूरा कर सके और हमारा देश उन्नति कर सके। मैं इन शब्दों के साथ इस बिल का समर्थन करता हूँ और विश्वास करता हूँ कि सदन के सब सदस्य इसको स्वीकार करेंगे।

SHRIMATI DEVAKI (GOPIDAS) (Kerala): Madam Deputy Chairman, I thank you at the outset for giving me this privilege to speak, but I feel that I ought to have got a better chance as a new entrant

THE DEPUTY CHAIRMAN: You were absent from your seat.

SHRIMATI DEVAKI (GOPIDAS): I want to speak only on some of the local affairs in that small State of Kerala and we feel that it is not getting the consideration that it deserves. Now the Kerala State is always termed as the problem State and still, after the First and the Second Five Year Plans, it remains as a problem not yet solved. Considering all the problems there, the unemployment problem is the most important one and to solve that industrialisation is the only possibility. It is admitted; that the railways play a very important role in the development of industries. Unfortunately, the development of a proper railway system in Kerala has, all the while, been completely ignored. Even the existing one that we have is only about 550 miles of railways. That itself is a haphazard growth . . .

THE DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned till 2 P.M.

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

The House reassembled after lunch at two of the clock. THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.

SHRIMATI DEVAKI (GOPIDAS): As I was saying when the House adjourned for lunch, Kerala State has only 550 miles of rail road in all and that comes to only 3-3 miles per lakh of the population, as against 3'3 miles in the rest of India. Of these 550 miles, only 156 kilometre* " were constructed during the First and Second Plan periods. Even on this little bit of rail road, we have got the most neglected and careless service; I am sorry to say that. A portion of this is also metre gauge. The oldest and rotten bogeys and engines are used, there. We feel that -what is rejected from other parts is being dumped there. The paints are not there and there are no proper latrine arrangements, even in the ladies compartments. The doors and windows are unserviceable. The whole thing is dirty. Nobody cares to dust the seats even in the morning when the service begins. In the rainy season the roofs of the carriages are so leaky that we are forced to squat inside with open umbrellas. There is no consideration even for the increase in the passengers during week-ends, vacations and festive occasions, so much so that passengers are finding it very difficult to travel in those trains.

SHRI DAHYABHAI V. PATEL (Gujarat): You may add also, at the end of a Parliament session.

SHRIMATI DEVAKI (GOPIDAS): I feel that especially in the night services more spacious bogeys are to be given to the ladies in the third class compartments.

At this stage I would like to congratulate the Ministry on having given some additional facilities to the third class passengers. The introduction of the sleeper coaches is one example.

I have to bring to the notice of the House that Kerala offers tremendous scope for the development of railway

lines due to the numerous products that are being expected from there, and also because of the innumerable places of tourist attraction there. Our State is supplying about 70 per cent, of the total production of cocoanut in India. Out of the total production of 32,000 tons of pepper, Kerala alone supplies 27,000 tons. The most important plantation crop of Kerala is tea which is the principal 'foreign exchange-earner. The cultivation of raw rubber on plantation scale is undertaken almost exclusively by Kerala. In the whole of India, Kerala is the sole supplier of rubber. And as we all know, from time immemorial, India had the monopoly in the supply of cardamom to the entire world and as much as 50 per cent. of the total yield are coming from Kerala meets 96 per cent, of the total requirement of arecanut of the whole world is met from Kerala. So also Kerala meets 96 per cent, of the total cashewnut requirement of the world. Lemon-grass oil is an important dollar earner, since it is in great demand in the world market as being the best oil for the manufacture of perfumes and this also Kerala exports. Besides we have thorium and monazite and such other minerals that are very important in the present atomic age. These are the things that we have got to export. Besides, ours is a deficit area for food.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI S. V. RAMASWAMY) : Monazite is not to be exported.

SHRIMATI DEVAKI (GOPIDAS): As regards food production, our State is deficit and inside the State we are able to produce only what is sufficient for 5 months. For the rest 7 months of the year we have to depend on what can be got from outside. For that also railway facilities are very greatly needed. In spite of all these things, the railway construction there is still remaining as it was before the Plan period.

FShrimati Devaki (Gopidas.) There is a great demand for the extension of the railway lines to different places. The line from Ema-kulam to Trivandrum is there. The portion from Quilon to Trivandrum is the fresh line that we have got. There is a demand that this line should be extended to Cape Comorin also. This demand is also made by the Madras State.

We are having only one express service from Cochin to Madras, so much so that there is too much of congestion on this train. We request that one more express service from Cochin to Madras and back from Madras to Cochin be introduced. Also an express service from Cochin *via* Mangalore to Bombay is an urgent necessity. Those who travel to the North find it very difficult to get accommodation in the Grand Trunk Express and on the way back we have got to get down at Madras and unnecessarily spend a day there. If the G.T. Express is extended from Madras to Cochin, that will be a great help to the people coming from the South to the North and going back. That will also facilitate the commercial activities.

The doubling of the line from Coimbatore has to be taken up as an urgent measure, I mean the line connecting it to Cochin Port. We know that Cochin Port had already been declared as a major port in 1936 and there is large scope for the development of the Cochin Port. This port is also connected with deep-water transport and it is on the direct route to Australia and other countries of the Far East. So the doubling of this line will ease the congestion on the Bombay line also. From Cochin these can be directly transported to Coimbatore, Madras and such other places which are quickly developing industrially. This is a local requirement which can easily be conceded. Well, the increase in freight has to be conceded but we are demanding more efficient and quicker service. There

is booking for the Quick Transport System from Cochin but almost all the hill produce are booked from Kottayam, and it will be of use if this system could be extended to Kottayam. This will minimise delay and unnecessary expenditure. More goods wagons have to be made available. Easy booking and quick transporting of goods will facilitate trade and blocking of money will be avoided and this will help the business world. Ticketless travelling can also be avoided thus adding to the income of the State. During festivals and such congested occasions more staff from the leave reserve should be employed and that way I think we can avoid ticketless travelling and have more income.

These level-crossings have become a nightmare to road traffic. I think there is a feeling that the Railways, are considered a Central subject and road transport a State affair. If we can have co-ordination between the two by means of a Road Transport Corporation, I think, that will help to do away with this anomaly.

There are ever so many complaint* about pilferage of goods, more especially in the Railway yards. This has to be gone into and remedied. There are so many complaints that I personally know of. This has to be rectified. Those who are travelling from Madras to Delhi have this experience of too much dust coming in. We have to find some remedy for this too.

The main objective of the Third Plan is to secure a rise in national income of 5 per cent, per annum, to expand basic industries and to utilise manpower resources to the fullest extent possible. If we want to achieve these main objectives with referenc» to Kerala, I am sure industrialisation is the only solution. If industrialisation is to come about, railway facilities are to be given. When we ask for heavy industries, the answer is that there are no transport facilities. When we ask for railways, we are

told that there are not many units of heavy industry. If we want to get rid of this anomaly we must have more railway facilities. I have, in this connection to say that the metre gauge system is creating a number of difficulties. Kottayam is the main importing centre and all the hill produce comes there. From there everything has to be taken to Erna-kulam and then changed on to the broad gauge. So much of difficulty is being felt because of this metre gauge system and in my opinion it has to be scrapped. The Kerala people always think that their case is not being considered at this farthest north because they are in the southernmost end and the capital is in the northern end, that their case is not being heard and even if heard, nothing is being done. This is how the people are thinking and this is being farmed by the Communist Party there. I would, therefore, request Government to take note of the difficulties of the tiny little problem-State of Kerala, rectify the defects and give us an opportunity to develop.

श्री निरंजन सिंह (मध्य प्रदेश) : उप-सभापति महोदय, सबसे पहले मैं दो-तीन बातों के बारे में—जो कि यहां सभा-भवन में उठाई गई हैं और जिनका अभी तक सन्तोषजनक उत्तर नहीं मिला है—कहना चाहता हूं। जहां तक ट्रांसपोर्ट का सवाल है, ट्रांसपोर्ट के द्वारा ही हमारा सारा इम्प्रूवमेंट हो सकता है और ट्रांसपोर्ट के द्वारा ही हम तरक्की कर सकते हैं; लेकिन जितना उसको यह सरकार नेगलेक्ट कर रही है उतना शायद दूसरे कामों को नहीं कर रही है। मैं पहले यह कह दूं कि हमारा दृष्टिकोण तारीफ करने का नहीं होता, हमारा दृष्टिकोण क्रिटिकल होता है, इसलिये जो अवगुण हैं, वहां मैं बताने की कोशिश करूंगा, जो गुण हैं, वह तो दूसरी पार्टी के जो लोग हैं, वे बतायेंगे।

अब, जहां तक ट्रांसपोर्ट का सवाल है, वैगन्स के सम्बन्ध में इस सभा-भवन में और बाहर भी बार-बार इस चीज की मांग की गई
242 RS.—5.

है कि इस बारे में कुछ किया जाय, क्योंकि आपके पास जितने वैगन्स हैं उनको रेगुलर वे में आप सप्लाई नहीं कर रहे हैं। उदाहरण के लिये, सरकार को यह मालूम है कि अनाज दो महीने, मई और जून में आता है, इसी समय वह किसानों के पास से मंडियों में आता है, लेकिन उस समय जहां भी मण्डी है वहां वैगन्स नहीं दिये जायेंगे और जब बरसात शुरू हो जायगी, जून-जुलाई का महीना होगा या अगस्त का महीना होगा, तब वैगन्स दिये जायेंगे। एक तरफ तो यह कहते हैं कि किसानों को फॅसिलिटीज दे रहे हैं और दूसरी तरफ उनके अधिकारों पर आप कुठाराघात कर रहे हैं, क्योंकि जब फसल आयेगी और वैगन्स नहीं मिलेंगे तो क्या होगा? होगा यह कि मार्केट में अनाज तो आयेगा, लेकिन अनाज खरीदने वाले नहीं होंगे क्योंकि उसके लिये पैसा नहीं होगा। एक तरफ तो रेजिमेंटेशन के कारण बैंक वाले पैसा देते नहीं हैं और दूसरी तरफ जब ट्रांसपोर्ट नहीं होगा तो माल बाहर नहीं जायेगा और फिर टर्न-ओवर नहीं होगा और इसलिये बाजार में, मण्डी में, किसान का अनाज ले नहीं सकेंगे। तो जब किसानों के पास आमदनी का जरिया होता है, तब आप ट्रांसपोर्ट का इन्तजाम नहीं करते हैं और उसके लिये बार-बार ट्रेलियाम दिया जाता है, बार-बार सरकार से प्रार्थना की जाती है, लेकिन कोई सुनवाई नहीं होती है। सुनवाई कब होती है जबकि बरसात शुरू हो जाती है। इसी तरह से आज स्टील प्लांट्स के सम्बन्ध में कहा गया कि वहां ज्यादा सामान इकट्ठा हो गया था, क्योंकि वैगन्स नहीं मिले थे। तो रेलवे डिपार्टमेंट का काम यह है कि जहां पर जिस समय वैगन्स का काम हो, वहां उसको पूरा किया जाय और यदि वह ऐसा नहीं करता है तो फिर इसकी जिम्मेदारी सरकार के ऊपर है और सारा देश इसके लिये उसको दोषी ठहरायेगा। तो जैसा कि मैंने कहा, वैगन्स का डिस्ट्रीब्यूशन ठीक नहीं है। मैंने अनाज की बात कही लेकिन कल यहां पर सवाल हुआ और उसमें बताया कि जापान को तमक भेज रहे

[श्री निरंजन सिंह]

है, क्योंकि यह हमारे पास सरप्लस है; लेकिन आपको ताज़्जुब होगा कि बरसात के पहले जबकि देहातों के लिये नमक चाहिये, तब वह वहां पहुंच नहीं पाता है। आप देखें कि सारे हिन्दुस्तान में बहुत ही थोड़ी रेलवे है और जो बड़े बड़े सैंटर्स हैं वही से सामान आता है और तब वह देहातों में डिस्ट्रीब्यूट होता है। तो नमक के लिये बैगन्स नहीं मिलते हैं, इस वजह से वह देहातों में पहुंच नहीं पाता है और आज यहां कह दिया जाता है कि वह सरप्लस है। जब आप बैगन्स देंगे नहीं, तो सरप्लस होगा ही। आप यहां पर बतायेंगे कि वह सरप्लस है लेकिन वहां पर आदमियों को कठिनाई है, वह बरसात से पहले नमक लेकर रखना चाहते हैं, उसको खरीदना चाहते हैं, क्योंकि उनको अपने घर से उसको खरीदने के लिये १५-१५ मील, २०-२० मील या ४०-४० मील जाना पड़ता है और बरसात के दिनों में वे जा नहीं सकते हैं। बरसात के दिनों में गुड़ और नमक के बिना कोई भी देहात में नहीं रह सकता है और इसलिये बार बार बिजनेस करने वालों की और दूसरे आदमियों की उसके लिये डिमाण्ड होती है और यह शिकायत होती है कि साहब हमको बैगन नहीं मिला, कोटा नहीं मिला। रेलवे वाले कहते हैं कि अभी आपका कोटा नहीं मिला; कभी कहते हैं, आपको जितने बैगन मिलने थे, मिल चुके। परिणाम यह होता है कि जब आदमियों को समय पर ये वस्तुएं जैसे गुड़ है, नमक है, नहीं मिलता तो बड़ी परेशानी होती है। जब तक आप इसके लिये प्रबन्ध नहीं करते, आपका ट्रांसपोर्ट सिस्टम सफल नहीं होने का है।

फिर आपके सिस्टम का यह हाल है कि जहां एक जगह आपका कोई डिबीजन सेण्ट्रल गवर्नमेंट के मातहत है और दूसरी जगह उसका कोई डिबीजन या डिपार्टमेंट राज्य सरकार के मातहत होता है, तो आपका कानून अलग अलग लागू होगा। वह सारे डिबीजनों में एक सा लागू होना चाहिये। लेकिन दुर्भाग्य यह है

कि रेलवे में जितने डिबीजन आपने बनाये हैं उनमें अलग अलग कानून, अलग अलग तरीके, अलग ड्रेस, अलग फैसिलिटी है। इस तरह का जब तक आप यूनीफिकेशन नहीं करते तब तक आप कुछ कंट्रोल नहीं कर पायेंगे और कंट्रोल नहीं कर पायेंगे तो यह जो ऐनीमली है जो कि मैंने आपको अभी बताया, यह बहुत नुकसान-देह होगी और दूसरों को शिकायत करने का मौका मिलेगा, दूसरों को यह कहने का होगा कि रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन में धांधली हो रही है। वे आपके कानून को नहीं देखेंगे, जो एक्चुअल प्रैक्टिस में हो रहा है, उसको देखेंगे। परिणाम यह होता है कि आपके रूल एण्ड रेगुलेशन्स बेकार सिद्ध होते हैं। जब तक रेलवे का और डिबीजनों का दोनों का एक सा समन्वय नहीं होगा, तब तक आप उसको ठीक से अमल में नहीं ला सकेंगे।

कहीं कहीं आप यह देखेंगे कि आपके डिबीजन डिबीजन में कायदा दूसरा होगा। सेण्ट्रल रेलवे में भुसावल डिबीजन में एक दूसरा कायदा होगा और झांसी में जबलपुर में कुछ और होगा। यदि आपको झांसी डिबीजन में बैगन मिलता है तो ईस्ट बंगाल या आसाम के लिये कोई एक्वावट नहीं होगी। वहां न तो इस बात का रेस्ट्रिक्शन है कि कितने बैगन 'पर डे' होने चाहिये, लेकिन यदि उसी चीज को जबलपुर डिबीजन में आप लेंगे तो वहां कह देंगे : आपके इतने बैगन्स हुए, एक महीने में एक बैगन या दो महीने में तीन बैगन। इतने से ज्यादा नहीं मिल सकते हैं, ईस्ट में जाने के लिये। तो परिणाम यह होता है कि पास के स्टेशनों को जो दस मील पर पड़ते हैं उनको कभी फायदा हो सकता है और दस मील के फासले पर जो दूसरा स्टेशन है, उसको नुकसान भी हो सकता है। तो जब तक आप इस तरह की डिसपैरिटी को दूर नहीं करेंगे तब तक लोगों में असन्तोष रहेगा। एक ही कानून में एक ही रूल के मातहत सब को बांधिये, तो कठिनाई नहीं होगी।

अब मैं आपको खास कर लोको के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। मेरे पूर्व बक्ता ने कहा था कि कुछ वहाँ पर डिफिकल्टीज हैं, स्पेअर पार्ट्स नहीं मिलते। मैंने तो यहाँ तक देखा है कि बोल्ट भी ऐसे हैं कि जो एक जगह के हों तो दूसरी जगह नहीं लगते। उनको बोल्ट लगाना है तो ट्रेन की ट्रेन बांध देंगे और बांध के चला देंगे। परिणाम यह होता है, अभी एक सज्जन ने कहा, इसके कारण, डिरेलमेंट होता है। मैं स्वयं भुक्तभोगी हूँ और मैं, कल ही हाउस के सामने इस सम्बन्ध में उत्तर मांगा था। १९ तारीख को एक पैसेन्जर गाड़ी नागपुर से चलती है, इंजन वहाँ पर लगता है, ट्रेन वहाँ से बनती है और वहाँ से भरतवाड़ा केवल सात मील दूर है और स्टेशन पर आपने यह लिखा है कि २५ मिनट वहाँ से लेट चली। असली बात यह थी कि इंजन में दोष था और वह मालूम हो गया, पच्चीस मिनट वहाँ लग गये। इंजन को भरतवाड़ा ले गये, क्योंकि ७ मील दूर है। तीन घंटा १२ मिनट सात मील दूर वह गाड़ी खड़ी रही, तो हालत यह हो गई है कि अब जब कोई पैसेन्जर ट्रेन में जाता है, तो यह अन्दाजा ही नहीं लगता कि राइट टाइम पर आयेगी कि नहीं। एक्सप्रेस और मेल की तो बात समझ में आती है लेकिन पैसेन्जर कभी राइट टाइम में नहीं आयेगी, उसका जीता जागता उदाहरण यह है कि सात मील के अन्दर साढ़े ३ घण्टे गाड़ी लेट है और उसकी कोई सुनवाई करने वाला नहीं है। इससे लोकल पैसेन्जर को तो बड़ी भारी दिक्कत होती है। मैंने एक बार कहा था कि जो ब्रांच लाइन होती है, उसमें हमेशा यह कठिनाई आती है। लेकिन आप यह देखिये कि जब स्टेशन से गाड़ी चलती है तो यह चीज पहले से देखना चाहिये था कि इंजन में क्या खराबी है। तो इस तरह से अगर यह गाड़ी साढ़े तीन घंटे लेट होगी और उसमें अगर कोई आदमी इटारसी जाना चाहता है, वहाँ से मेल पकड़ना चाहता है, दूसरी जगह जाने के लिये तो उसके लिये क्या सुविधा है? अगर इस तरह से यात्री को रेल से जाने में परेशानी होने लगेगी, तो वह बस में टूटवल

करना पसन्द करेगा। असल में इसका कारण यह है कि जो नैगलिजेंस होती है वह लोको में होती है। कई बार ऐसा होता है कि खराब कोयला इंजन में डाल दिया जाता है, पत्थर डाल दिया जाता है। लेकिन चलते समय यह तो देखना ही चाहिये कि इंजन में किस तरह का, कौनसा डिफैक्ट है। यदि डिफैक्ट है तो स्टेशन मास्टर को मार्क आउट करना था, पहले से उसको डिटेक्ट कर लेना था; लेकिन यह क्या कहना हुआ कि हमने तो गाड़ी स्टेशन से छोड़ दी और सात मील जाने में साढ़े तीन घंटा लेट हो गई। इतने समय में जो साइकल पर जाना चाहता है, पैदल जाना चाहता है, वह आसानी से सात मील जा सकता है और यहाँ ट्रेन को यह हालत है कि उसने कम से कम दुगुने, तिगुने और चौगुने टाइम तक इंतजार में पड़ा रहना पड़ता है। मेरे कहने का मतलब यह है कि इन्जनों की हालत दुस्त है कि नहीं इसकी जिम्मेवारी किसी के ऊपर आजकल नहीं रखी गई है। पहले कायदा यह था कि जिनके चार्ज में जो इंजन रहता था उसकी देखभाल वही ड्राइवर करते थे जो उसको चलाते थे। अब यह होता है कि कहीं अगर कोई चीज टूटी फूटी हो तो उसको वह नहीं देखता और जब लोको में उसको भेजा जाता है तो वहाँ भी पूरी तौर से उसकी जांच नहीं होती, वे समझते हैं कि किसी तरह से यह बला निकल जाय। तो जहाँ ये सब बातें होती हैं वहाँ ट्रेनें राइट टाइम पर कैसे पहुंच सकती हैं? और इस तरह से यात्रियों को जो फ़ैसिलिटी आप देना चाहते हैं वह कैसे दे पायेंगे? जब आपकी चीजों की देखभाल नहीं होगी और कोई देखने वाला नहीं होगा तो रेगुलैरिटी कैसे होगी। इस तरह का जो आपका रवैया है, लोको में काम कराने का, वह ठीक नहीं है।

फिर आप स्टेशन बढ़ाते जा रहे हैं। बहुत से स्टेशन भी बढ़ायेंगे, यार्ड भी बढ़ायेंगे; लेकिन फ़ैसिलिटी कुछ नहीं देंगे। आप जो छोटे स्टेशन बनाते हैं वहाँ पर न तो स्टेशन मास्टर के ठहरने की जगह है, न पीने के पानी का

[श्री निरंजन सिंह]

इन्तजाम है, न उसके लड़के बच्चों के रहने की वहां जगह है, न वहां कोई सोसाइटी है। वहां पर एक टैन्ट या छपर सा डाल दिया, इससे कहीं उनको राहत हो सकती है। इमरजेंसी की बात दूसरी है, यदि दो-तीन-चार महीने के लिये किसी को करना पड़ जाय तो ऐसी हालत में हर एक को बर्दाश्त करना चाहिये लेकिन छः महीने के बाद तीन-तीन साल तक वह वहां पड़ा रहे, उसके लड़के, बाल-बच्चे दूसरी जगह हों, न उसके खाने पीने की व्यवस्था हो सके, न रहने की व्यवस्था हो सके, तो कैसे काम चलेगा। इसका परिणाम यह होता है कि ड्यूटी में नेगलिजेंस होने लगती है, आदमी सोचता है कि मुझे तो यहां समय काटना है, फिर मैं जिम्मेदारी क्यों बरतूँ, जब मेरे साथ कोई जिम्मेदारी से बर्ताव नहीं करता, मैं भी गैर-जिम्मेदारी से बर्ताव करूँ, इसमें मेरा कोई दोष नहीं है। तो जैसा मैंने इटारसी के सम्बन्ध में कहा था, कटनी के यार्ड के सम्बन्ध में कहा था, आपने बड़ा से बड़ा यार्ड तो बना दिया लेकिन वहां कोई व्यवस्था ही नहीं है। रास्ते में कोई आदमी घड़ी बांध कर नहीं ले जा सकता। दो तीन मील अंधेरे में जाना पड़ता है, कोई लाइट नहीं है, सड़क नहीं है। अपने साथ पैसा लेकर वहां से कोई नहीं जा सकता। अब आप समझें कि ऐसे में गार्ड क्या करेगा? ड्राइवर के पास घड़ी नहीं होगी तो वह "पंक्चर" कैसे रहेगा। जब तक आप उनके लिये साधन नहीं जुटाते तब तक उनसे एक्सेक्ट नहीं कर सकते कि तभी जगह पर काम कर सकें। जैसा मैंने पहले कहा था और आज भी मैं कहना चाहता हूँ कि इटारसी के यार्ड की हालत यह है कि आपने यार्ड वहां खोल दिया, ट्रेनें वहां आती जाती हैं, लेकिन न तो वहां पर जो काम करने वाले आदमी हैं उनके लिये आपने साधन जुटाया, न वहां जाने के लिये रास्ता है, न वहां पर रात में चलते वक्त कोई उजाला रहता है, अंधेरा ही अंधेरा रहता है और अपनी रक्षा नहीं हो सकती। अंधेरे में सांप भी आ सकता है, बिच्छू भी

काट सकता है, जानवर भी हमला कर सकते हैं, सब कुछ हो सकता है, कोई अटक भी कर सकता है। मुझे ऐसे उदाहरण मालूम हैं कि दस रुपया जेब में रख कर कोई आदमी निकलता है तो उसको छीन लिया जाता है, उसके बाद वह नंगा का नंगा हो गया। इस तरह से आपकी रेलवे स्टेशनों और यार्डों की व्यवस्था है। वहां पर आपने उन लोगों के लिये कोई प्रोटेक्शन की व्यवस्था नहीं कर रखी है। जंगलों में जहां स्टेशन बनाये गये हैं और जहां पर ए० एम० एम० और सिगलमैन के सिवाय दूसरा आदमी नहीं रहता है वहां पर आपने इन लोगों की रक्षा के लिये कोई व्यवस्था नहीं कर रखी है। जब ये लोग इन स्टेशनों पर काम करने के लिये आते हैं तो अपने साथ सिर्फ एक खाने का डिब्बा लाते हैं या घर से खाना खाकर आते हैं। वे लोग अपने साथ एक भी पैसा नहीं लाते, क्योंकि उन्हें डर रहता है कि रास्ते में कोई हमला न कर दे। अक्सर यह होता है कि जब समय पर उन्हें रिलीव करने के लिये आदमी नहीं पहुंचता है, तो वे लोग भूखे रह जाते हैं, क्योंकि उनके पास और कोई खाने का साधन नहीं होता है। आपको उनके जीवन की रक्षा का प्रबन्ध करना चाहिये, तब ही वे लोग अच्छी तरह से अपना कार्य कर सकते हैं। जब आप कोई नया स्टेशन जंगल में बनाते हैं तो पहले आपको उनकी रक्षा की व्यवस्था भी करनी चाहिये। इसलिए मेरा निवेदन यह है कि आप जहां कहीं भी नये रेलवे स्टेशन या यार्ड बनाते हैं, वहां पर आपको अपने कर्मचारियों को सुविधा देनी चाहिये और उनके लिये प्रबन्ध पहले से ही करना चाहिये ताकि वे अपनी ड्यूटी अच्छी तरह से कर सकें। आप अपनी तरफ से तो उनको सुविधा प्रदान नहीं करते हैं और उन पर चार्जशीट लगा देते हैं। मुझे इटारसी के कुछ लोगों का मामला मालूम है, जिन्हें चार्जशीट दिया गया है। जब आप उन्हें चार्जशीट देते हैं तो उन्हें जवाब देने का मौका भी देना चाहिये ताकि वे बतला सकें कि जिस चीज के लिये चार्जशीट उन्हें दिया गया है, वह ठीक भी है या नहीं। अक्सर यह

होता है कि गलती कोई करता है और चार्ज-शीट किसी दूसरे को दे दी जाती है, जिसका नतीजा यह होता है कि बेगुनाह आदमी को सजा मिल जाती है और जो गुनाह करता है वह साफ बच जाता है। इसलिये मेरे कहने का मतलब यह है कि जब आप चार्जशीट किसी को देते हैं तो उसको जवाब देने के लिये समय भी देना चाहिये ताकि वह साबित कर सके कि उसने गलती की है या नहीं? आपको उन्हें हर प्रकार की सुविधा देनी चाहिये, ताकि वे अपना काम अच्छी तरह से कर सकें। अगर सुविधा देने के बाद भी वे अपना कार्य अच्छी तरह से नहीं करते हैं या वे कोई गलती करते हैं, और उसके लिये उन्हें सजा दी जाय तो कोई हर्ज नहीं।

अब मैं आपके सामने ट्रांसफर के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ। यह बात ठीक है कि जो सरकारी नौकरी पर है उसका कहीं भी ट्रांसफर किया जा सकता है। लेकिन अबसर देखने में यह आता है कि एक रेलवे कर्मचारी अगर हिन्दी क्षेत्र में रहता है, तो उसका ट्रांसफर मराठी क्षेत्र में कर दिया जाता है, जहाँ उसको अपने बाल-बच्चों को पढ़ाने में काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है। इस तरह की बातें सदर और सेण्ट्रल रेलवे में देखने में आती हैं। जो रेलवे कर्मचारी इस तरह के क्षेत्र में ट्रांसफर हो जाते हैं जहाँ उनके लड़कों को लैंग्वेज का सामना करना पड़ता है तो वे अपने बाल-बच्चों को पढ़ाने के लिये पुराने ही स्थान में छोड़ आते हैं। इसका नतीजा यह होता है कि अगर किसी के दो लड़के हो गये तो उसे अपने लड़कों को पचास-पचास रुपया पढ़ाई के लिये भोजना पड़ता है। उसकी तनख्वाह तो १५० रुपया माहवार होती है और जब उसका इस तरह से खर्चा बढ़ जाता है तो वह रिस्वत का सहारा लेता है। आपने हाउस के अन्दर कई बार कहा कि हम अपने कर्मचारियों के लड़कों को पढ़ाने के लिये स्कालरशिप देते हैं, लेकिन देखने में यह आता है कि आप अपने कर्मचारियों को इस तरह की कोई

सुविधा नहीं देते हैं। ये लोग कीर्ति बड़े अफसर तो नहीं बन पायेंगे, सिवाय एसिस्टेंट स्टेशन मास्टर के। जब उनकी तनख्वाह कम होगी और उनका खर्चा ज्यादा होगा तो रेलवे में रिस्वत भी होगी। जब तक आप इन लोगों को सुविधा प्रदान नहीं करेंगे तब तक रेलवे से भ्रष्टाचार भी कम नहीं हो सकता है। आप इन लोगों का एक दम ट्रांसफर कर देते हैं। किसी का खण्डवा से भुसावल कर दिया या बडनेरा कर दिया। जब आप इस तरह का ट्रांसफर करते हैं तो आपको यह देखना चाहिये कि उनके लड़कों के पढ़ाने के साधन वहाँ पर मौजूद हैं या नहीं। इसके साथ ही साथ आपको यह भी देखना चाहिये कि उनके जीवन के लिये या उनकी प्रोग्रेस के लिये वहाँ पर कितनी सुविधा है। रेलवे अधिकारियों को मतमाने ढंग से ट्रांसफर नहीं करने चाहिये, रेलवे अधिकारियों को यह देखना चाहिये कि जिन कर्मचारियों को वे पॉन्चमेंट के तौर पर एक जगह से दूसरी जगह ट्रांसफर करते हैं उनकी वजह से उनकी फैमिली को सफर करना न पड़े। उनके लड़के और बच्चों को उनके ट्रांसफर से किसी तरह का नुकसान न होने पावे। जब इस तरह के ट्रांसफर किये जाते हैं, तो इस बात का ख्याल रखा जाना चाहिये कि उन लोगों के बच्चों को और परिवार वालों को वहाँ पर किसी तरह की परेशानी तो नहीं होगी। इस दृष्टिकोण को सामने रख कर रेलवे कर्मचारियों का ट्रांसफर किया जाना चाहिये।

जहाँ तक डिसमिसल का सम्बन्ध है, इसके बारे में मेरे एक सहयोगी ने कहा और मैं भी यह कहना चाहता हूँ कि मेरे पास कम से कम ते-चार और दस नाम ऐसे लोगों के हैं, जिन्हें "शो काज नोटिस" दिया गया है। इस तरह के जो नोटिस दिये जाते हैं वे रेलवे अधिकारियों की धांधली की वजह से दिये जाते हैं।

उपसभापति महोदय : आपका दो मिनट रह गया है।

श्री निरंजन सिंह : मेरा टाइम तो अभी खत्म नहीं हुआ

उपसभापति महोदया : अभी बहुत से मيم्बर बोलने वाले हैं।

श्री निरंजन सिंह : अभी २० मिनट पूरे नहीं हुए।

THE DEPUTY CHAIRMAN: You started at 2.15.

श्री निरंजन सिंह: अभी तो मैंने आधा भी खत्म नहीं किया। कहने का मतलब यह है कि आप उन्हें बिना किसी एक्सप्लेनेशन के निकाल देते हैं जो कि गलत बात है। अगर आप किसी को सजा देते हैं तो उससे यह जानकारी हासिल कर ली जानी चाहिये कि उसने गलती की है या नहीं? अक्सर यह देखने में आता है कि जो आदमी गलती करता है, उसको तो सजा नहीं मिलती है और जो इन्फोर्मेट होता है उसको सजा मिल जाती है और उसको जीवन भर के लिये नौकरी से निकाल दिया जाता है। यह बात ठीक नहीं है और इस चीज पर रेलवे अधिकारियों को गौर करना चाहिये।

मैं अब अपनी बातों को जल्दी जल्दी कह देता हूँ। आपका जो स्कैन आयरन है, वह जगह जगह बड़े बड़े जंक्शनों में फँसा पड़ा हुआ है। खड़गपुर में इस तरह का आयरन फँसा पड़ा हुआ है और उसकी देखभाल करने वाला कोई नहीं है। लोग उसको चुरा ले जाते हैं, मगर उनको रोकने वाला कोई नहीं है। आप नया स्कैन आयरन खरीदते हैं और दूसरी तरफ आपका इतना आयरन चोरी, चना जाना है। इसलिये मेरा रेलवे मंत्रालय में यह निवेदन है कि वह इस ओर ध्यान दे और इस तरह का इन्जिनाम करे जिससे कि जो आयरन इस तरह से बिखरा पड़ा हुआ है वह चोरी होने से बचाया जा सके।

अब मैं आपके सामने रेलवे विभाग में प्रमोशन की बात रखना चाहता हूँ। अक्सर

यह देखने में आता है कि एक आदमी को जब अप्वाइन्ट किया जाता है, तो उसको एक-दो महीने में प्रमोशन दे दिया जाता है। इस तरह से उसको कुछ ही महीनों के अन्दर दो तीन प्रमोशन देकर दूसरी पोस्ट में बढ़ा दिया जाता है। इसका नतीजा यह होता है कि उसी विभाग में काम करने वाले जो कर्मचारी होते हैं, उनका मन टूट जाता है और वे यह समझने लगते हैं कि हमें इस तरह के प्रमोशन के योग्य नहीं समझा जाता है और न ही हमें यह जगह मिलने वाली है। इसका नतीजा यह भी होता है कि उस विभाग में जो और कर्मचारी काम करते हैं, वे मन लगाकर काम नहीं करते हैं। मेरा निवेदन है कि रेलवे मंत्रालय को इस ओर अक्सर ध्यान देना चाहिये और जो प्रमोशन का तरीका अख्तियार किया जा रहा है, उसको बन्द किया जाना चाहिये।

अब मैं ट्रेनों के सम्बन्ध में कुछ कहने चाहता हूँ। एक सवाल के उत्तर में यह जवाब दिया गया था कि दिल्ली से बम्बई को एक रेल शुरू की जायगी। एक तरफ गवर्नमेंट स्टेटमेंट देती है और दूसरी तरफ जनरल मैनेजर स्टेटमेंट देते हैं कि बम्बई से लखनऊ को गाड़ी निकलेगी, यहां से निकलेगी, वहां से निकलेगी, कानपुर से निकलेगी, यानी उन दोनों के स्टेटमेंट में अलग अलग बातें होती हैं। सेंट्रल रेलवे वालों ने अभी हाल में यह स्टेटमेंट दिया कि जल्दी ही आठ, दस गाड़ियां नई चलने वाली हैं। लेकिन जब गवर्नमेंट उत्तर देती है तो कहा जाता है कि सन् १९६६ के बाद यानी तीसरे प्लान के खत्म होने के बाद नई गाड़ियां शुरू की जायेंगी। चौथे प्लान में हम नई गाड़ियों के चलाने की बात सोचेंगे। इस तरह की बातों की ओर रेलवे मंत्रालय को ध्यान देना चाहिये। यह मेरा निवेदन है।

आप हर साल तीन करोड़ रुपये रेलवे एमिनिटीज के ऊपर खर्च करते हैं, लेकिन उसका ठीक तरह से डिस्ट्रिब्यूशन नहीं होता है। जब मैंने इसके बारे में सवाल पूछा था

तो कह दिया गया कि इस तरह की कोई बात नहीं है। जहां इस चीज की जरूरत होती है वहां हम देते हैं। जहां तक डिस्ट्रिब्यूशन का सवाल है, उसकी तरफ रेलवे मंत्रालय को अच्छी तरह से ध्यान देना चाहिये। अक्सर देखने में यह आता है कि जहां से ज्यादा पैसा आ गया वहां आप दे देते हैं और जहां से पैसा नहीं पड़ा वहां नहीं देते हैं। उदाहरण के तौर पर मैं आपको बतलाता हूँ कि नार्थ ईस्ट फ्रंटियर रेलवे में इस तरह की कोई राशि नहीं दी गई। इस तरह की बात नहीं होनी चाहिये। जो एग्जिस्टिंग सर्विस रेलवे और बेस्टा रेलवे के लिये थी वह तो आपने दे दी लेकिन जहां से पैसा नहीं आया वहां आपने नहीं दी। इस तरह से जिस क्षेत्र के लिये जितना रुपया एग्जिस्टिंग के लिये रखा जाता है वह आपको दे देना चाहिये और इक्वली इस चीज को बांटना चाहिये। इस चीज को आपको बराबर हर साल देना चाहिये। इस तरह की जो चीज बांटने के लिये होती है उसको मिस्टमैटिक ढंग से बांटना चाहिये जहां तक अप्प्राइजमेंट और सेलैशन का सवाल है, उसकी ओर रेलवे मंत्रालय को विशेष ध्यान देना चाहिये। इतना कह कर मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री विमल कुमार मन्नालाल जी चौरडिया:
माननीय उपसभापति महोदय, जो बिल माननीय रेलवे मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है, उसके बारे में मैं कुछ कहना चाहता हूँ। सब से पहली बात यह है कि रेलवे बजट में यह एक परम्परा रही है कि इस बजट के पहले जो ब्यूजट पेपर निकाला गया था उसमें फिर संशोधन करना पड़ा। संशोधन ठीक दिशा में किया गया और इस बात के लिये मुझे कोई ऐतराज नहीं है। किन्तु दूसरी बात में जो संशोधन हुआ वह ठीक तरीके से नहीं हुआ और इसके साथ ही संशोधन के साथ जो राष्ट्रपति की रिक्मेंडेशन चाहिये थी, वह रिक्मेंडेशन भी देखने को नहीं मिली। संभवतः विभाग ने मंजूरी प्राप्त की होगी, लेकिन दो शब्द, अर्डर के रूप में जो प्रस्तुत

किया था, उसमें अगर लिख देते तो ज्यादा अच्छा था। तीसरी बात यह कि शासन ने ज्योंही उस अर्डर को लोक सभा के सामने प्रस्तुत किया था, उसी समय उसे राज्य सभा के सदस्यों के समक्ष प्रस्तुत किया जाना चाहिये था, किन्तु वह प्रस्तुत नहीं किया गया। इसकी मैं भर्त्सना करता हूँ और मैं माननीय मंत्री जी से फिर प्रार्थना करता हूँ कि वे भविष्य में इस तरह का भेदभाव रखने की कृपा न करें जिससे लोक सभा को भिन्न माना जाय और राज्य सभा को भिन्न माना जाय।

अब जहां तक रेलवे के कार्यक्रम का सवाल है, वैसे तो हमारे कई माननीय मित्रों ने प्रशंसा के पुल बांधे हैं, किन्तु मैं जो बातें कहने जा रहा हूँ। वे आंकड़ों के आधार पर कहने जा रहा हूँ आंकड़ों का जवाब न होने पर जो कुछ माननीय सदस्य अनर्गल प्रलाप करने लगते हैं, उसकी मुझे चिन्ता नहीं है। तो, आंकड़ों के आधार पर मैं यह कहता हूँ कि पहली बात यह है कि हमारे रेलवे विभाग के जो एस्टिमेट्स हैं, वे ठीक नहीं बनते हैं। इनकी कल्पना ठीक नहीं रहती है और इनकी कल्पना में जो वैरिएशन है, वह बढ़ता जा रहा है, वह कम नहीं हो रहा है। पुराने आंकड़े जो हैं, उनके हिसाब से सन् १९५८-५९ में इन्होंने जो सरप्लस एस्टिमेट किया था २७.३४ करोड़ रुपये, किन्तु वचे ८.९३ करोड़ रुपये। सन् १९५९-६० में फिर सरप्लस बराबरी पर आया। सन् १९६०-६१ में इन्होंने एस्टिमेट किया था १८.५३ करोड़ रुपये, किन्तु ३२.०१ करोड़ रुपये की सेविंग हुई। इस तरह से इनके एस्टिमेट में एक फर्क होता जा रहा है और मैं प्रार्थना करूंगा कि आप अपने एस्टिमेट में दुरुस्ती करें, तो ज्यादा अच्छा है।

दूसरे हमारे यहां रेलवे विभाग में जो इनकी प्लानिंग है वह प्रापर नहीं होती है। इनके यहां ओवरबजटिंग इतनी ज्यादा है कि सरेंडर करने के बाद भी अत्यधिक सेविंग हुई है। इसके साथ साथ बहुत से काम ऐसे

[श्री विमलकुमार मुन्नालालजी चौरड़िया] हैं जिनको देख कर ऐसा लगता है कि उन कामों के लिये हम स्टाफ रखते हैं, किन्तु वे काम होते नहीं हैं और उनका वेतन हमें देना पड़ता है। इसमें कुछ आंकड़े हैं, जो मैं आपके समक्ष प्रस्तुत करना चाहता हूँ। "कांस्ट्रक्शन आफ न्यू लाइन्स" में सरेंडर करने के बाद भी १० करोड़ ३० लाख रुपये की सेविंग हुई है। "ओपन लाइन वर्क्स, डवलपमेंट फंड" में सरेंडर करने के बाद भी ५ करोड़, ७८ लाख, ६० हजार रुपये की सेविंग हुई है। "ओपन लाइन वर्क्स—एडिंशंस" के अन्तर्गत सरेंडर करने के बाद ३२ करोड़, ६४ लाख, ८० हजार रुपये की सेविंग हुई है। इस तरह रेलवे विभाग को इस बजट के द्वारा जो काम करने के लिए दिया जाता है, उसको यह विभाग करने में सक्षम नहीं है। इसके दो कारण हैं, एक तो इस विभाग की प्लानिंग ठीक नहीं है, दूसरे ठीक तरह से काम करने के यह योग्य नहीं है। मैं प्रार्थना करूँगा कि इन दोनों बातों को ठीक करने की आवश्यकता है। आपमें जितना काम करने की क्षमता है, आप उसी के अनुसार काम अपने हाथ में लें और उसको पूरी तरह से करवाने के लिये सतर्क रहें। इसके बावजूद हम लोग जो रकम यहां से मंजूर करके देते हैं, उसको अगर आप खर्च नहीं कर सके हैं, तो ज्योंही आपके ध्यान में यह आये कि आप उस रकम को खर्च नहीं कर सकते हैं, आपको उसी समय उसे सरेंडर कर देना चाहिये। पूरा इतिहास इस बात का साक्षी है कि सरेंडर के मामले में आप लैट हो जाते हैं। आप प्रायः ३१ मार्च को उस रकम को सरेंडर करने के लिए आते हैं। आप खुद भी उस रकम को अपने उपयोग में नहीं लाते हैं और दूसरों को भी उसे उपयोग में नहीं लाने देते हैं। उदाहरण के तौर पर, मैं बताना चाहता हूँ कि "बकिंग एक्सपेंसेज—रिपेयर्स एंड मेटेनेंस" में अमाउण्ट सरेंडर है ३ करोड़, २६ लाख और ६५ हजार रुपये और एक्चुअल सेविंग हुई ६ करोड़, ३१ लाख और ३६ हजार रुपये। दुगुने से

ज्यादा फर्क है। इसी तरह से ओपन लाइन वर्क्स में है। उसमें १ करोड़, ८ लाख और ५३ हजार रुपये सरेंडर किये गये जब कि सेविंग थी २ करोड़, ६३ लाख और ७६ हजार रुपये। इस तरह से यह जो सरकार का बजटिंग का तरीका है, यह ठीक नहीं है। इसलिये इन तीनों बातों को ध्यान में रखने के लिये मैं निवेदन करता हूँ।

इसके अलावा श्री महावीर दास जी ने अपने भाषण में यह कहा कि हमने इतनी प्रगति की है कि हमने थोड़े ही दिनों में तूफान मचा दिया है और बाहर के लोग आश्चर्य में पड़ गये हैं। उन्होंने भी आंकड़े पेश किये और मैं भी आंकड़े पेश करता हूँ; अगर मेरे आंकड़ों में गलती निकल जाय, तो मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूँगा कि वे आज नहीं कभी भी सारा हिसाब किताब मिला करके हमें बतला सकते हैं कि कहां गलती है। सन् १९४७ में हमारी जो पूंजी लगी हुई थी, वह थी ७४२ करोड़ रुपये और उस समय हमारा माइलेज था ३३,६८५ मील और प्रति करोड़ के हिसाब से था ४५.८ मील। सन् १९४७ से १९५५-५६ तक हमारी पूंजी बढ़ी २१५.६१ करोड़ रुपये और माइलेज बढ़ा ७५०.६० मील और ३.४ मील प्रति करोड़ के हिसाब से हमारा हिसाब बैठा। फिर १९५५-५६ से १९६०-६१ तक हमारी पूंजी बढ़ी ५५६.६२ करोड़ रुपये और माइलेज बढ़ा ६५६.११ मील। इस तरह से १.१ मील प्रति करोड़ के हिसाब से बैठा है। हम तरक्की के खिलाफ नहीं हैं। निर्माण होना चाहिये, इसके भी हम खिलाफ नहीं हैं। खूब लाइनें बननी चाहिये, इसके भी हम खिलाफ नहीं हैं। हम इसके खिलाफ हैं कि आप हर बात पर ठीक नियंत्रण नहीं रख पाते हैं। जैसा कि उस रोज मैंने कहा था, अगर करोड़ों रुपये खर्च करके हम कोई छोटा सा काम कर डालें और यह कहें कि हमने बहुत बड़ा काम कर दिया है, तो यह भ्रम में डालने और धोखा देने के सिवाय और कोई बात नहीं

हो सकती। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि आप इसका इलाज करें। मेरी बातों का कई मित्र लॉबी में जवाब यह देते हैं कि मंहगाई बढ़ गई है, विशेष सुविधाएँ दी जाने लगी हैं और कार्यक्षमता भी बढ़ा दी गई है। ये तीन दलीलें दी जाती हैं।

मंहगाई का जहाँ तक सवाल है, उसका एक काउंटर जवाब यह है कि जैसे हमारी रेलवे है, उसी तरह से रोड ट्रांसपोर्ट है। सन् १९३०-३१ से मध्य प्रदेश के भूतपूर्व होल्कर स्टेट में छः पाई प्रति मील, प्रति पैसेंजर के हिसाब से बस का किराया लिया जाता है और उस समय मोटर की कीमत चार हजार रुपये थी और आज ४० हजार रुपये है। आज मोटर की कीमत बढ़ गई है, मोटर पार्ट्स की कीमत बढ़ गई है, टैक्सेज दस गुना बढ़ गये हैं और सारी बातें बढ़ गई हैं, लेकिन उसका किराया छः पाई प्रति मील प्रति पैसेंजर के हिसाब से आज भी लिया जाता है। फिर भी कई लोग उसमें लाखों रुपये प्रति वर्ष कमाते हैं। इसमें किसी को कोई आश्चर्य हो तो मैं कई उदाहरण प्रस्तुत कर सकता हूँ। जैसे रेलवे में मंहगाई बढ़ी है, वैसे ही रोड ट्रांसपोर्ट में मंहगाई बढ़ी है, फिर भी वे छः पाई प्रति मील किराया लेते हैं।

इसके साथ साथ अगर हमने रेलवे में सुविधाएँ बढ़ाई हैं, तो रोड ट्रांसपोर्ट वालों ने भी सुविधाएँ बढ़ाई हैं। उनके पास भी ऐसी मोटरें हैं जो एयर कंडीशंड हैं, जिनमें उनल-पिलो कुशंस हैं। रेडियो लगे हुए हैं, पंखे लगे हुए हैं और सारी सुख सुविधाएँ हैं। फिर भी उसका वही किराया है जो सन् १९३०-३१ में था और उसमें कोई परिवर्तन नहीं हुआ है। तो मेरा यह निवेदन है कि ये जो दलील आप देते हैं कि हमारा खर्चा बढ़ गया है, हमने सुविधाएँ बढ़ाई हैं और हमारी कार्यक्षमता बढ़ी है, ये दलीलें उनके लिए भी हो सकती हैं। वास्तव में हमने इतनी खोज की है, इतने इन्वेंशंस किये हैं कि वह सारे का सारा उसी भाव पड़ जाता है

और उसमें कोई विशेष अन्तर नहीं पड़ता है। इतने इन्वेंशंस के बावजूद हमारा जो इतना खर्चा रेलवे में बढ़ गया है, हमारी सरकार कहती है कि उसको ठीक नहीं किया जा सकता।

सुविधाओं का जहाँ तक सवाल है, मैं यह कहूँगा कि ओवर क्राउडिंग के कारण जनता परेशान है। आज तृतीय श्रेणी के यात्री को यात्रा करने से पहले सोचना पड़ता है कि उसे रेल में स्थान मिलेगा अथवा नहीं। मैं तो इस मत का हूँ कि चाहे आप रेलवे में शोड बनाना कम कर दें, आप रेलवे में होटल बनाना कम कर दें, आप रेलवे में पंखे लगाना कम कर दें, मगर यात्रियों को ट्रेन में आराम से बैठने की जगह मिल सके, इतनी व्यवस्था अगर आप कर देंगे और लोगों के मन से यह भाव निकाल देंगे कि जगह मिलेगी या मारपीट की नीवत आयगी, तो आपकी बड़ी कृपा होगी। माननीय मंत्री जी साधारण कपड़े पहनते ही हैं, वे किसी दिन भी दिल्ली के स्टेशन पर जाकर देख लें कि तृतीय श्रेणी के यात्रियों को कितना कष्ट होता है और कितनी मार पीट की नीवत आती है। तो मेहरबानी करके तृतीय श्रेणी के यात्रियों के लिये कम से कम बैठने की जगह अवश्य दिलवायें।

अब मैं एक बात यह कहूँगा कि आपकी दुर्घटनाओं का हिसाब बड़ा विचित्र है। सन् १९५६-६० में ५३६३ आदमी मर गये रेलवे की दुर्घटनाओं में। १९६०-६१ में ५५०२ आदमी मरे। इस प्रकार १४, १५ आदमी प्रति दिन रेल के नीचे कटते हैं, ऐसी हमारी रेल की व्यवस्था है।

दूसरे डिरेलमेंट में भी प्रगति हुई है। सन् १९५६-६० में १९५ बार डिरेलमेंट हुआ और १९६०-६१ में २१६ बार डिरेलमेंट हुआ।

घायलों की संख्या में भी प्रगति हुई है। किसी बात में कमी नहीं है। बलेम्स का ही प्रश्न ले लीजिये। वेस्टर्न

[श्री विमलकुमार मुन्लालजी चौरडिया]

रेलवे में १९५८-५९ में ६५,९८० क्लेम के नोटिस आये, १९५९-६० में ७१,८२४ क्लेम के नोटिस आये और १९६०-६१ में ७२,०६१ क्लेम के नोटिस आये। तो इस तरह से हमारी यह सारी प्रगति हो रही है।

खर्च की जो व्यवस्था है उसके लिये मैं कहूंगा कि अपव्यय भी प्रगति पर है। अपव्यय के लिये कई उदाहरण ओडिट रिपोर्ट में प्रस्तुत किये गये हैं। नार्थ ईस्ट-फ्रांटियर रेलवे में माल चैक कराने की दर निर्धारित करने में देरी के परिणामस्वरूप स्टेशन मास्टर को २६,१३८ रुपये अधिक देना पड़ा। उसी तरह से नार्थ रेलवे में माल डोने का टेंडर ठीक तरह से नहीं निर्धारित करने के परिणामस्वरूप रेलवे को २४,५१० रु० अधिक देना पड़ा। सदरन रेलवे में कैच साईडिंग बनाने की योजना बनी लेकिन बिना निर्णय को लिये ही काम शुरू कर दिया गया और ८ कैच साईडिंग बिना आज्ञा लिये बना दी गई, बाद में आज्ञा दी गई कि इसका निर्माण न किया जावे। परिणामस्वरूप ८ कैच साईडिंग बन गई और उसके निर्माण में ६, या ७ लाख रुपये लगा लेकिन वह सब डिस्मैटल करना पड़ा। इसी तरह से सदरन रेलवे में ५४० गैलन पेंट खरीदा और पेंट ले लिया। फिर स्पेसिफिकेशन के अनुसार नमूने की जांच की तो ९३.१५ परसेंट लेड का होना उसमें पाया गया। वह माल आया, डिब्बे खरीद लिये गये लेकिन खरीदने के बाद उनको खोला नहीं और डेढ़ साल के बाद काम में लिया तो स्पेसिफिकेशन के अनुसार लेड नहीं निकला उसमें केवल २६.६ परसेंट लेड मिला। वह रंग कम्पनी ने वापस नहीं लिया और वह मारा का मारा रंग पड़ा हुआ है और मालूम नहीं कि उसका भविष्य क्या है। १७,९०२ रुपये का रंग बिना उपयोग पड़ा है। इसी तरह से ईस्टर्न रेलवे में ईंटों की खरीद में टेंडर कम आना है लेकिन वह माल

खरीदा नहीं जाता है और जब फिर टेंडर मांगा गया तो उन्हीं लोगों ने कीमत को बढ़ा कर दिया और उसी माल के अधिक रेलवे को देने पड़े। अब, मील से किलोमीटर पर चले। नार्दन रेलवे में मील के किलोमीटर में ठीक से कंवर्शन नहीं होने से, रेलवे डिपार्टमेंट की सुस्ती की वजह से, गलती की वजह से, कुछ भागों में जो एक्जैक्ट कंवर्शन करना चाहिये था वह नहीं किया गया उसकी वजह से कुछ ही दिनों में दो तीन सेक्शंस के ऊपर ही ४,५८,००० रुपये का घाटा अनुमानतः रेलवे को उठाना पड़ा।

तो रेलवे विभाग में कई तरह के गड़बड़ी हैं। हमारी रेलवे घाटे में चलती है, नार्थ ईस्टर्न रेलवे, नार्थ ईस्ट फ्रांटियर रेलवे और सदरन रेलवे वगैरह घाटे में चलती है। मैंने एक प्रश्न पूछा था तो प्रश्न के दौरान में माननीय मंत्री जी ने जवाब दिया कि सदरन रेलवे में प्रति वर्ष घाटा बढ़ नहीं रहा है। मैंने यह प्रश्न पूछा था कि १९५६-५७ से यह घाटा क्या प्रगति पर है, तो आप कहते हैं कि यह बढ़ नहीं रहा है। मैं आंकड़े रखता हूँ और उससे आप आदाजा लगा लीजिये। मैंने १९५६-५७ से पूछा था और आप १९५७-५८ को बेस मान कर चलते हैं। ये आंकड़े आपके सामने हैं और सदस्य निर्णय कर लें कि यह प्रगति पर है या अप्रगति पर है।

१९५६-५७ का घाटा ४०,२४,००० रु० है।

१९५७-५८ का घाटा ५,५७,५८,००० रु० है।

१९५८-५९ का घाटा २,८३,४०,००० रु० है।

१९५९-६० का घाटा १,८८,९९,००० रु० है।

१९६०-६१ का घाटा ८१,४८,००० रु० है।

१९६१-६२ का रिवाइज्ड एस्टीमेट का घाटा २,०४,३५,००० रु० है ।

१९६२-६३ में भाड़ा बढ़ा देने के बाद भी १,१०,५४,००० रु० का घाटा होने वाला है ।

१९५६-५७ में—जैसा कि मैंने पूछा था—ये घाटा ४० लाख रुपये था और वहाँ से अब यह करोड़ों रुपये पर पहुँच गया है । केवल १९५७-५८ को बेस मान करके मंत्री जी ने जवाब दे दिया और जो गड़बड़ उनके विभाग में चल रही है उसे छिपाने का प्रयास करें तो यह न्यायसंगत नहीं कहा जा सकता । इतना ही नहीं, इधर तो एक नहीं तीन तीन रेलवे घाटे में चल रही हैं और उसके लिये कोई औचित्य या अनौचित्य का प्रश्न नहीं उठाया गया यहाँ यह प्रश्न नहीं कि किराया बढ़े या घटे, प्रश्न यह है कि इन रेलवेज को लाभ में चलाने का प्रयत्न करें । जैसे तो बहुत सारी बातें हैं लेकिन मैं यहाँ सिर्फ एक बात की तरफ ध्यान दिलाता हूँ । एक फतेहपुर-शेखावटी रेलवे चलती है और फतेहपुर-शेखावटी लाइन पर १०० फी सदी अधिक किराया लिया जाता है । फतेहपुर से चुरू तक ३२ किलोमीटर होता है लेकिन ३२ किलोमीटर की जगह ६३ किलोमीटर का किराया लिया जाता है । मैंने पूछा कि यहाँ ही यह घोटाला क्यों है तो जवाब मिला कि उसके निर्माण में खर्च बहुत है । सारे टाइम टेबल में और कहीं ऐसा नहीं है । समझ में नहीं आता कि क्या वित्तीय औचित्य इसी में था कि वहाँ इतनी वृद्धि की जाये, थोड़ी बहुत नहीं सौ प्रतिशत वृद्धि । माना कि वह घाटे में चलती थी, लेकिन मेरा कहना है कि आपकी तीन तीन रेलवे लाइनों और करोड़ों रुपयों के घाटे में लगातार चल रही हैं । उनको लाभ में चलाने के लिये किराया बढ़ाने का सवाल नहीं उठा ? लेकिन यहाँ यह सवाल उठा ? सिर्फ ३१ किलोमीटर लाइन के लिये किराया बढ़ाने का क्या औचित्य है, समझ में नहीं आता । अंधेर नगरी चौपट राजा वाली बात कर रखी

है, ये उचित प्रतीत नहीं होता है, न्यायसंगत प्रतीत नहीं होता है जब तीन रेलवे घाटे में चल रही हैं तो अगर इस लाइन को भी उसी में मिला लें तो इसकी वजह से आपके घाटे में कोई वृद्धि नहीं होगी लेकिन मैंने केवल एक लाइन आपके यहाँ ऐसी देखी जिसमें आप डबल किराया लेते हैं और यह कुछ उचित प्रतीत नहीं होता है । इसलिये अगर इस मामले में भी दुरुस्ती करेंगे तो अच्छा होगा ।

अब, बिना टिकट चलने वालों का मामला भी बड़ा गड़बड़ का है । बहुत से लोग बिना टिकट ट्रेवल करते हैं । इतना ही नहीं कई बेईमान कर्मचारी इसमें मदद करते हैं—सब के सब ऐसे ही नहीं हैं, कुछ ईमानदार भी होते हैं—मगर कुछ रेलवे के कर्मचारी स्वयं किराया जेब में रख कर उनको फ्री ले जाते हैं । तो मैं निवेदन करूँगा कि इसके लिये इस तरह की कोई व्यवस्था आपके यहाँ हो तो ठीक होगा कि सादे कपड़े पहन कर टिकट चैकर के रूप में कुछ फ्लाइंग स्क्वैड काम करें और अगर ऐसा काम करते हुए टी० टी० अथवा अन्य कर्मचारी पकड़े जायें या ऐसी जगह पैसेजर्स बिना टिकट मिल जहाँ कि उनकी इयूटी है तो फिर उन टी० टी० व कर्मचारियों को बहुत सख्त सजा दी जाय । इस तरह अगर कुछ प्रबन्ध किया जाय तब तो हम इस चीज को कुछ कम कर सकते हैं ।

मैंने बताया कि कई ऐसी लाइनें हैं, रेलवे हैं, जो कि घाटे में चलती हैं । तो मैं शासन को कुछ सुझाव देना चाहता हूँ । पहली चीज ये है कि आप प्रापर विजिटिंग किया करें और प्रापर विजिटिंग करने के साथ साथ उस पर फाइनल कंट्रोल भी बराबर रखा करें । खर्च व अपव्यय में जो बढ़ोतरी

1962

[श्री: विमलकुमार मन्नालालजी चौरडिया] हो रही है उसे कम करें तो ज्यादा अच्छा होगा। वही योजनाएँ बनाये जो कि कार्यान्वित कर सकते हैं। आपका जो करोड़ों रुपया निर्माण में खर्च नहीं होता व बचता है यह न्यायसंगत नहीं है। आपको बजट में पैसा निर्माण के लिये दिया जाता है और आप उसे सरेंडर कर दें यह ठीक नहीं कहा जा सकता है।

बहुत सी जगह रेल और रोड का कम्पीटीशन हो रहा है तो अवश्य ही उस कम्पीटीशन में सफल होने का प्रयत्न अपनी गति बढ़ा कर, सुविधाएँ देकर कीजिये। इंदौर से भोपाल तीन घंटे में मोटर में चले जायें लेकिन आपकी गाड़ी में साढ़े आठ या नौ घंटे लग जाते हैं। इसी तरह से नीमच से मन्दसौर है कई ऐसी जगहें हैं जहाँ कि रेल और रोड का कम्पीटीशन हो रहा है और अगर इस चीज़ को ध्यान में रखा जाकर सुधार किया जायेगा तो ज्यादा अच्छा होगा।

ओवरक्राउडिंग को कम किया जाय और डाइरेक्ट ट्रेन्स बढ़ाई जायें। मैं निर्माण के बारे में भी कुछ कह देना चाहता हूँ। वेस्टर्न रेलवे के सवाई-माधोपुर से जयपुर के बीच की लाइन को ब्राडगेज करें। वह ८२ मील की लाइन है लेकिन उसमें माल को इधर से उधर करने में हमारे रेलवे विभाग जहाँ तक मुझे जानकारी मिली है— २५ हजार रुपया प्रति मास खर्च होता है। तो अगर हम उसको ब्राडगेज में कन्वर्ट कर देते हैं तो उससे बहुत बड़ा सुभीता हो जाय। मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वह इस बारे में भी कुछ सोचेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा। इन शब्दों के साथ मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि हम लोग निर्माण के विपरीत नहीं हैं हम निर्माण चाहते हैं किन्तु आपसे यह भी निवेदन है कि जो इसमें खामियाँ हैं—जो कि आडिट रिपोर्ट के सामने आती हैं—और जो बीच में चोरियाँ

हो रही हैं उनको रकवाने की कृपा करेंगे और उसके लिये प्रयत्न करेंगे तो उचित होगा।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Channa Reddy. Fifteen minutes only.

SHRI S. CHANNA REDDY (Andhra Pradesh): Madam Deputy Chairman, I rise to support this Railway Appropriation Bill. After the discussion of the Railway Budget, at this stage I do not propose to make any detailed observations regarding so many points. With regard to the increase in railway fares and freights, the Deputy Minister was pleased to state that the rates were the lowest in the world. Well, Madam, while making such statement, I would request the Deputy Minister to consider the economic situation of our country and also the paying capacity of the common man. It is also the lowest. Therefore, any increase in fares will be an additional burden to the common man. If at all there were to be any increase, nobody would have grudged it or would have had any grouse against it provided the amenities to the passengers and the other things also increased correspondingly. With regard to amenities, well, much has been done. Many new coaches have been put on the line. And they are definitely more comfortable than what they were previously. But the amenities provided to the third class passengers still cannot be said to be quite up to mark. Third class passengers are *stiU* experiencing many troubles. Electric fans are provided in third class compartments, no doubt. But those fans are seldom found to be in order and the conditions of the lavatories and other things also are not satisfactory. Therefore, Sir, if these amenities are provided along with the increase in the rates, then the people would be prepared gladly to pay. And what about railway operational efficiency? Well, we need more money to pay more to the staff but the efficiency. I we cannot say, has increased; **on the**

other hand it is going down. Almost daily occurring accidents bear testimony to this fact. Moreover, in my opinion, Sir, this zonal system also is in a way responsible for this operational inefficiency—these zones are so unwieldy. Take for example the Central Railways. Its jurisdiction is extended from Bombay to Delhi *via* Hyderabad; it is a vast area and not easily manageable with its headquarters at Bombay. Therefore, I request the hon. Minister to reconsider this entire issue and form small zones, and a zone is essentially needed with Secunderabad as headquarters. Then, I hope, there will be much improvement in the efficiency of running the trains.

Third class passengers, especially when they are travelling long distances, face a hell of troubles. There is, of course, some relief after the introduction of the sleeper coaches. But the number of sleeper coaches must be increased; there must be many more.

Now without taking much of the time I would like to come to certain problems of local importance. Between Hyderabad and Bombay there is heavy rush, and the overcrowding on this line is tremendous. The Railway management also was thinking of introducing a direct train between Secunderabad and Bombay. But I do not know why it is delayed. It is time that this train is introduced as early as possible. At present a passenger train is running between Secunderabad and Poona. Well it can be converted into an express service and can be run up to Bombay. Passenger traffic between Delhi and Hyderabad also is increasing daily specially after Hyderabad became the capital of Andhra Pradesh, the passengers travelling from Hyderabad to Delhi and *vice versa* are growing in numbers by leaps and bounds, and the two bogies which are attached now are quite insufficient to keep pace with the ever-increasing traffic. Therefore,

it must be considered, if not a direct train from Delhi to Hyderabad, at least some more coaches should be added to the Grand Trunk Express meant exclusively for Hyderabad, for the people whose destination is Hyderabad.

There is one more difficulty. The convenience of sleeper coaches is, of course, a boon as far as the III Class passengers are concerned. But in this Grand Trunk Express only two sleeper coaches are attached, and that too from Madras, and this convenience or this facility is equivalent to negation for the passengers who travel from Hyderabad to Delhi; they have to secure reservations right up from Madras, and it is more or less an impossible thing. Therefore, one more sleeper coach must be added to the G.T., bound directly to Hyderabad, and this is an urgency.

With regard to construction of new lines, well, our achievements are quite satisfactory; during the post-independence period we have constructed more than 3,000 miles of lines. But when we look at it from the angle of how many miles have been laid in Andhra Pradesh or, for that matter, in Mysore, well, not a single mile of line has been laid. In Andhra Pradesh only doubling of the track has been done. In Mysore also same is the case. Well, it may not be a case of showing any sort of partisanship to any part of India, but whenever we advance this argument that the South is neglected with regard to the construction of new lines, the usual answer is: "Now we are concentrating on those parts which are being industrialised, and new lines are being constructed to open those parts alone." But there are places in Andhra Pradesh as well as in Mysore where also industries are coming up and these new areas have to be opened up. For example, there was a line proposed by the Andhra Pradesh Government to connect Gudur *via* Nagarjunasagar with Kazipet, and Nagarjunasagar is being developed because of the big dam, and it has to

[Shri S. Channa Reddy.] be opened up. But that line is not yet surveyed. And there is another proposal to connect Kothagudam with Vizag. This is also a very essential line; for the transportation of coal to that area, namely, the eastern part of Andhra Pradesh, the line is very essential. That also must be taken up at least for survey purposes. Then the erstwhile Hyderabad State has proposed a line which intended to connect Ramagundam with Nizama-bad. It is also an area where industries are coming up and there are greater potentialities for future development also. That line, as far as I know—of course, subject to correction—was surveyed, and it was also included in the Second Five Year Plan. But after that we hear nothing about it, as to what is happening with regard to that line. Anyhow that line also is very important. Moreover, when the N.S. Railway was taken over and integrated with the Indian Railways, it was integrated with an asset of Rs. 3 crores, and I feel that our Railways have got a moral obligation to spend at least that much amount in the erstwhile area of Hyderabad, either in Telangana or in Marathwada or in Karnataka. This amount of Rs. 3 crores must rightly go to that area. Therefore, I will request the Minister to take up these new lines, and as far as I can see, there is no possibility of taking up these new lines in this year. At least they may be surveyed in view of their urgency and necessity.

With these few observations I support the Bill. Thank you, Madam.

श्री कामता सिंह (बिहार) : डिप्टी चैयरमैन साहिब, हर साल यह एप्रोप्रियेशन बिल हम लोगों के सामने आता है और इस पर बहस चलती है, सुझाव आते हैं और इन सारे सुझावों का प्रभाव कुछ सरकार के ऊपर पड़ता है कि नहीं पड़ता है मालूम नहीं पड़ता। इन सुझावों के द्वारा सचमुच में सरकार कोई फायदा उठाती है कि नहीं

वह उस पर अमल करती है कि नहीं मुझे इसमें शुबहा है।

मेरे चन्द साथियों ने अनेक सुझाव पेश किये, आंकड़े सामने रखे। बात यह है और साफ है—एक मामूली जानने की बात है—कि क्या एक साल से दूसरे साल में जब हम आते हैं तो सचमुच में क्या सुधार आया शासन में? अगर सुधार आया हो, दो पैसा भी आया हो तो बड़ी अच्छी बात है दो पैसा हम आगे बढ़े हैं। अगर सुधार नहीं आया हम नीचे गये हैं तब तो बड़े दुःख की बात है सारे सुझावों का कोई असर सरकार के ऊपर नहीं पड़ता। फिर भी मैं चन्द सुझाव पेश करूंगा।

अभी जो रेलगाड़ी का भाड़ा बढ़ा, इसका बढ़ा असर देखा चारों ओर। सदन के हम एम० पी० के बीच में भी और बाहर भी मैं गया तो आम तौर पर यह चर्चा थी कि यह टैक्स, इतना रेलभाड़ा बढ़ता जा रहा है और इसकी तो गरीब आदमियों के ऊपर सीधी चोट हो रही है। बात यह है कि भाड़ा बढ़ाने का जहाँ तक सवाल है जब कोई रास्ता न रहे तब तो गरीब पर भी टैक्स लगाना या उस भाड़े को बढ़ाना मुनासिब है लेकिन जब दूसरे जरिये हैं उन जरियों पर अगर जब अमल करते हैं और उतनी रकम का कुछ हिसाब किताब लगा लेते हैं तब मुनासिब नहीं है कि ऐसा करे।

देश के सामने और रेलवे विभाग के सामने भी सब से अहम सवाल है करप्शन का, भ्रष्टाचार का। अहम सवाल यह हो गया है। अगर डिमोक्रेसी में भ्रष्टाचार बढ़ा और बढ़ता ही गया तो डिमोक्रेसी खतरे में है एक डिपार्टमेंट खतरे में नहीं है।

तो यह जो भ्रष्टाचार बढ़ता जा रहा है वह सब से बड़ा खतरा है। मैंने एक बार रेलवे मंत्री जी से इस बात का जिक्र किया था तो उन्होंने कहा कि समाज में ही भ्रष्टाचार है

और समाज से ही लोग रेलवे में आते हैं। जब तक समाज से भ्रष्टाचार दूर नहीं होता तब तक रेलवे से भी भ्रष्टाचार दूर नहीं हो सकता है। मैं यह बात मानता हूँ कि जब तक समाज से यह बुराई नहीं हटती है उसमें सुधार नहीं होता है तब तक किसी भी डिपार्टमेंट से भ्रष्टाचार मिटना संभव नहीं है।

एक माननीय सदस्य : पहले कहां से शुरू होगा ?

श्री कामता सिंह : मैं यह मानता हूँ कि किसी भी विभाग में भ्रष्टाचार का मिटना इतना सहज नहीं है। इस तरह की मैं उम्मीद नहीं कर सकता लेकिन कम करना संभव है। अगर शासन के विभाग अपने यहां भ्रष्टाचार कम कर सकेंगे तो मैं समझूंगा कि उन्होंने बहुत कुछ सुधार किया।

श्री शीलभद्र याजी : इसके बारे में आप मुझाव दीजिये।

श्री कामता सिंह : मैं मुझाव देता हूँ। मेरी जब रेलवे मंत्री जी से इस बारे में बातचीत चली थी तो मैंने सोचा था कि रेलवे में भ्रष्टाचार को रोकने के लिये वे कोई कार्यवाही करेंगे। मैंने उस समय सोचा कि हमारे जो बड़े नेता हैं, लीडर हैं वे भ्रष्टाचार खत्म करने के लिये कोई तरीका निकालेंगे। डा० देशमुख की तरफ से भ्रष्टाचार खत्म करने के सम्बन्ध में एक मुझाव आया था लेकिन कांग्रेस सरकार ने उसे रद्द कर दिया और कहा कि जो तरीका उन्होंने मुझाया है ठीक नहीं है उससे बहुत परेशानी हो जायेगी। इसके बाद दूसरा मुझाव श्री रेड्डी ने कांग्रेस प्लेटफार्म से निकाला कि जितने लेजिस्लेचर के मेम्बर हैं, मिनिस्टर हैं, पार्लियामेंट के मेम्बर हैं उन्होंने इन दस बारह वर्ष में जो कुछ धन कमाया है उसकी वे सूचना दें। जब इस तरह का मुझाव आया तो हमें उम्मीद हुई थी कि सभी लोगों का हिसाब किताब

सामने आयगा, जो बड़े लोग हैं, नेता हैं, उनकी सब चीजें सामने आयेंगी और उन लोगों के ऊपर कार्यवाही होगी। मुझे उम्मीद यह थी कि इस तरह की कार्यवाही का नतीजा देश की जनता पर जबरदस्त पड़ेगा। लेकिन मैं ...

SHRI SHEEL BHADRA YAJEE:
Come to the point.

SHRI KAMTA SINGH: I am coming to the point. I am not going beside the point. तो मेरे कहने का मतलब यह है कि जब तक समाज से बुराई को दूर नहीं किया जायगा तब तक रेलवे से भ्रष्टाचार दूर नहीं हो सकता है। अगर समाज में यह बुराई सुधार जायगी तो रेलवे और हर विभाग में यह सुधार आ जायगा। लेकिन हमारी उम्मीदों पर पानी फिर गया जब कि सरकार की तरफ से इस बुराई को दूर करने का कोई भी मुझाव नहीं माना गया।

जब मैं रेलवे की तरफ आता हूँ तो मुझे अनुभव होता है कि उसमें पहले से बहुत अन्तर आ गया है। मैं विहार में गया का रहने वाला हूँ और विरोधी पार्टी का सदस्य हूँ। लेकिन मैं यह बात साफ कह देना चाहता हूँ कि मैं विरोधी पार्टी के नाते यह बात नहीं कह रहा हूँ बल्कि अपने अनुभव के आधार पर और मैंने जो बात देखी है उनके आधार पर कह रहा हूँ। हमारे यहां गया में इलैक्ट्रिक डिपार्टमेंट में जो अपाइन्टमेंट होते हैं उन में खुले तौर पर आफिसर्स रुपया लेते हैं। वहां जो बड़े आफिसर्स हैं वे अप्रेंटिसशिप पोस्ट के लिये ४०० रुपया लेते हैं। यह चीज मैंने पहले इस रूप में नहीं देखी थी। जितना करप्शन आज हम देखते हैं उतना पहले नहीं दिखाई देता था। यह बड़े आफिसरी की बात है कि आज खुले तौर पर इस तरह से आफिसर्स लोगों से रिक्वत लेते हैं। आज सीक्रेटली इस तरह की बात वहां पर चल रही

[श्री कामता सिंह]

हैं लेकिन इसको रोका नहीं जाता है। मैं यह बात इसलिये कह रहा हूँ क्योंकि मुझे इस बात का खुद अनुभव है। मैंने पिछली बार भी यह कहा था कि हर एक डिपार्टमेंट में इस बात को जानने की कोशिश की जानी चाहिये कि जो रुपया हम लगाते हैं, इन्वैस्ट करते हैं, उसका कितना परसेंट करप्शन में चला जाता है। कितना रुपया आफिसर्स की पाकेटों में, कान्ट्रैक्टरों की जेबों में नाजायज तरीके से चला जाता है इस बात की हमें जांच करनी चाहिये। हमें इस तरह का एक ऐस्टीमेट बनाना चाहिये कि इस तरह से कितना रुपया सरकार का चला जाता है। अगर आप इस तरह की जांच करेंगे तो आपको पता चलेगा कि आप तरक्की पर हैं, सुधार की तरफ हैं या तनज्जुली की तरफ जा रहे हैं। यही चीज आपको बतलायेगी और कोई दूसरा रास्ता नहीं है।

जब मैंने रेलवेज की आडिट रिपोर्ट पढ़ी तो मैं ताज्जुब में पड़ गया। उसमें लिखा था कि जितने भी कान्ट्रैक्ट थे वे स्टैण्डर्ड सिड्यूल्ड से दो परसेन्ट अधिक थे। आपका यह जो इंजीनियरिंग सेक्सन है उसमें अभी तक कुछ सुधार नहीं हुआ है और वहाँ पर ब्राइवरी लीगलाइज्ड हो गई है और जब कोई कान्ट्रैक्ट होता है तो यह फैंसला किया जाता है कि अमुक आफिसर कितना परसेन्ट लेगा और अमुक इंजीनियर कितना परसेन्ट लेगा। यह चीज खुले तौर पर होती है, कोई छिपी हुई चीज नहीं है। अगर कोई सदस्य यह कहे कि यह चीज नहीं है तो मैं कहूँगा कि वह सचचाई से बहुत दूर भाग रहा है। इस तरह से अगर कोई कार्य किया जाता है तो उसमें २० प्रतिशत रुपया लोगों की जेबों में कमीशन और ब्राइव के रूप में चला जाता है। इस तरह से २० परसेन्ट सरकार का पया लीगलाइज्ड ब्राइवरी में चला जाता है। तो इस समय इस चीज को कम करने का उपाय यह है कि जब तक

ऊपर से लेकर नीचे तक शासन में सुधार नहीं किया जाता, जो बड़े बड़े अफसर हैं, इंजीनियर्स हैं, उनके ऊपर नजर नहीं रखी जाती तब तक यह बुराई हटने वाली नहीं है। इस बुराई को खाली बाँटने से दूर नहीं किया जा सकता है। डेमोक्रेसी में ऊपर से सुधार आता है नीचे से नहीं। जब तक "टाँप से टो" तक सुधार नहीं करेंगे तब तक यह बुराई हटने वाली नहीं है। नीचे से तो रिवोल्यूशन आता है, इसलिये यह आवश्यक है कि जो बड़े बड़े आफिसर्स हैं, इंजीनियर्स हैं जब तक वे अपने आचरण में सुधार नहीं करेंगे, सरकार की धोर से सक्ती नहीं की जायेगी तब तक यह बुराई मिटने वाली नहीं है। टाँप से ही करप्शन बढ़ता है और यह चीज बड़ी खतरनाक है। तो मैं पहली बात यह कह रहा था कि इस तरह के आंकड़े जोड़े जायें कि कितना रुपया हमारा ब्राइवरी में चला जाता है। एक फ़ैक्टर तो यह है।

दूसरा फ़ैक्टर मैं अब आपके सामने रखना चाहता हूँ। मैं बिहार का रहने वाला हूँ और एक साधारण आदमी हूँ। मैं सब लोगों से मिलता जुलता हूँ और सब जगह जाता रहता हूँ। मैं जो बात आपके सामने कहता चाहता हूँ वह अपने अनुभव के आधार पर और अपनी आंखों से देखी बात कह रहा हूँ। जब मैं गया से परमावाद जा रहा था तो मैंने कोडरमा और गजहन्डी में यह देखा कि एक गाड़ी से एक डिब्बा काटा जा रहा था और उसमें से पाइप निकाले जा रहे थे। इस तरह का माल इस क्षेत्र में आम तौर पर निकाला जाता है। मैं दावे के साथ कहता हूँ कि इस तरह की वहाँ पर चोरियाँ रेलवे के डिब्बों से होती हैं और खुल कर चोरी होती है। वहाँ पर कई पाकेट्स बने हुए हैं जहाँ पर इस तरह से चोरियाँ की जाती हैं। वहाँ पर चोरी करने वाले और आफिसर्स के बीच आपस में कौल्यूजन होता है और वे ही इस तरह की चोरियाँ कराते हैं। मैंने पुलिस और सी० आई० डी० वालों से कहा कि तुम्हारा अमला कहाँ चला जाता है और क्यों नहीं इस तरह की चोरियों को पकड़ता। आजकल दिन

दगाड़े जो लूट हो रही है उसको क्यों नहीं रोकता? मगर उनकी ओर से कोई सन्तोषजनक उत्तर नहीं मिला। इस तरह से रेलवे का माल चोरी कराया जाता है और क्लेम बढ़ते ही चले जाते हैं। इधर क्लेम बढ़ रहा है, करप्शन बढ़ रहा है लेकिन

एक माननीय सदस्य : उधर भाड़ा बढ़ रहा है।

श्री कामता सिंह : इसका जो नतीजा होगा है वह आप सुनिये। पहले रेलवे के जरिये माल भेजा तो लोग सेफ समझते थे। लोग समझते थे कि हमारा माल रेलवे के जरिये ठीक से घर पहुंच जायेगा। इस तरह का जनता के दिल में जो कॉन्फिडेंस था वह खत्म हो रहा है। उन लोगों के दिलों में यह डर पैदा हो गया है कि अगर हम रेलवे के जरिये माल भेजेंगे तो वह ठीक तरह से घर नहीं पहुंचेगा। आज लोगों के दिलों में स तरह की भावना पैदा होती जा रही है और अगर यह भावना बढ़ती ही गई तो रेलवे को फ्रेट से जो आमदनी होती थी वह खत्म हो जायेगी। यह कम्पर्टाशन का जमाना है और ट्रांसपोर्ट का बहुत सा काम ट्रकों के जरिये हो रहा है। आज हम देखते हैं कि अगर कलकत्ते से ट्रक में माल चलता है तो वह सीधे घर तक पहुंच जाता है। अगर इस तरह से माल की चोरी बड़े और लोगों में यह भय भी बढ़े, तो लोग यही सोचेंगे कि जहां तक सम्भव हो सके हम रेलवे से अपना माल न भेजें।

यह मैं दूसरी बात कह रहा हूँ कि क्लेम किस तरीके से बढ़ते जा रहे हैं। जैसे कि उन्होंने आंकड़े दिये, क्लेम भी बढ़ रहे हैं और करप्शन भी बढ़ रहा है और लोगों का जो सेंस आफ कॉन्फिडेंस आपके अन्दर था वह भी धीरे धीरे खत्म हो रहा है। इन बातों पर मैं इसलिये जोर दे रहा हूँ कि अगर आप करप्शन थोड़ा कम कर देते, क्लेम कम कर देते, थोड़ी इकोनमी कर देते तो शायद यह भाड़ा बढ़ाने की

नौबत ही नहीं आती। आपको उसी से इतनी आमदनी हो जाती और तनी बचत हो जाती कि आज आप को भाड़ा बढ़ाने की नौबत ही नहीं आती और आज गरीबों की जान भी बच जाती।

एक महाशय ने यह अर्ज किया था कि हर साल डेवलपमेंट में लगाने के लिये जो रुपया सेंशन होता है, उसे आप वापस कर देते हैं। उस पर मैंने गौर किया और मेरा विचार यह है कि जिन रुपयों का सही माने में आप इस्तेमाल नहीं कर सकते, उनको अगर आप वापस कर देते हैं तो इसमें कोई बुराई नहीं है। लेकिन अच्छी बात यह है कि उतना ही हम सेंशन कर, जितना कि हम काम में ला सकें। अगर हम उस रुपये को काम में न ला सकें और वह वापस कर दिया जाय, तो यह बुरी बात नहीं है।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : समय पर अगर वापस कर सकें, तो दूसरे लोग उसका उपयोग कर सकें, किन्तु वह समय पर वापस नहीं होता है।

श्री कामता सिंह : उससे भी बुरी बात यह है कि आजकल एक साइकालोजी सरकार के बीच में और कर्मचारियों के बीच में यह पैदा हो रही है कि जितना रुपया दिया गया है, वह अगर खर्च न कर पायें तो सेंसर हो जायेगा। एक बड़े आफिसर ने स्वयं मुझ से कहा कि जो रुपया हमें दिया गया है, उसको चाहे हम गंगा में फेंक दें, चाहे जमुना में फेंक दें चाहे उसका सदुपयोग न हो कर दुरुपयोग हो, लेकिन अगर उसका इन्वेस्टमेंट हो जाय तब तो क्रेडिट है, नहीं तो सेंसर है। यह एक बहुत खतरनाक चीज है। जितना रुपया लिया जाय, उसका सदुपयोग हो और अगर किसी वजह से उसका सदुपयोग न हो सके, तो उसको समय पर वापस कर देना अच्छी बात है। सचमुच डिपार्टमेंट में एफिशियेंसी ला करके जितना सम्भव हो सके उतना अगर मंत्री महोदय इस तरफ तवज्जह

[श्री कामता सिंह]

देंगे, तो हमें उम्मीद है कि बहुत कुछ इसमें सुधार आ जायेगा। सरकार का परिवर्तन नहीं है, लेकिन मंत्री में परिवर्तन होने से लोगों में एक नई आशा आई है। मैं लोगों से बिचार लेता हूँ और आम आदमियों से मिलता हूँ। एक जगह मैं जा रहा था तो मेरे एक साथी कहने लगे कि नये मंत्री आये हैं, शायद इन चीजों पर वे अधिक ध्यान करेंगे और सुधार लायेंगे। लेकिन जब मैं और प्रागे बढ़ा तो एक बात सुन करके ताज्जुब में पड़ गया। जब मेरी गाड़ी फीरोजाबाद से सिकन्दराबाद की तरफ बढ़ी तो मैंने सुना कि आज एक दुर्घटना हुआ है, एक्सिडेंट हो गया है। मैंने पूछा कि क्या एक्सिडेंट हुआ है, तो यह बताया गया कि एक इंजन शॉटिंग में जा रहा था। तब तक ऐसा हुआ कि वह इंजन रेलवे लाइन को छोड़ करके नीचे कूद पड़ा। वहाँ एक फोर्थ क्लास सर्वेंट का मकान था और उसकी फ़ैमिली में पांच सदस्य थे। तो वह इंजन नीचे कूद करके उस मकान में बस गया और उस मकान को चकनाचूर करके उसने उन पाँचों आदमियों को खत्म कर दिया और उस मकान को भी खत्म कर दिया। मैंने कहा कि अगर नई चीज इस तरह से आये, तब तो यह और भी भयानक चीज है। (Time bell rings.) मैं अभी खत्म कर रहा हूँ। मैं बहुत शार्ट बोलने वाला आदमी हूँ। मैं इस बात का जिक्र करना चाहता था कि जहाँ तक रेलवे का सवाल है मैं पर्सिडेंटलरी एक बात यह कहना चाहता हूँ कि आप जो ट्रेन्स देते हैं, उन ट्रेन्स में थोड़ा सिस्टमैटिक डिस्ट्रिब्यूशन होना चाहिये। इस सम्बन्ध में बहुत से लोगों की प्रिब्लेसेज हैं। मिसाल के तौर पर मैं आपसे कहता हूँ कि गया से गोमा तक सन् ४२ के पहले दो पैजेंजर ट्रेन्स थीं और आफ्टर इंडिपेंडेंस वहाँ एक पैजेंजर ट्रेन कर दी गई है। आपने मुझे अपने जवाब में यह बताया था कि साहब, बहुत गुड्स ट्रेन उबर से रन करती हैं, इस-

लिए ट्रेन बढ़ाना सुझाया नहीं है। दिन प्रति दिन सवारियों की संख्या बढ़ रही है और सारी बातें बढ़ रही हैं, फिर भी जहाँ पहले दो ट्रेनें चलती थीं उनके बदले में एक ट्रेन कर दी गई है। इसके साथ साथ ग्रांड कांड लाइन पर असनसोल से मुगलसराय तक धीरे धीरे गया से मुगलसराय तक आपने पैजेंजर ट्रेन्स बढ़ा दी हैं और गया से गोमा तक आपने एक ट्रेन कम कर दी है। इसमें क्या रीजन है, मेरी समझ में नहीं आता है। इसका एक ही रीजन हो सकता है कि जहाँ के लोग ज्यादा हल्ला करते हैं, वहाँ के लोगों के बारे में आप खाल करते हैं और जहाँ के लोग शांति से अपने को ऐडजस्ट करके आपके साथ चलना चाहते हैं वहाँ के लोगों का आप खाल नहीं करते हैं। इस सम्बन्ध में मैं जो कुछ कह रहा हूँ उसको नोट कर लिया जाये।

दूसरी बात यह है कि आपकी कालका मेल हावड़ा से कालका तक चलती है। इसमें जो एयर कंडीशंड डिब्बा होता है वह दिल्ली में कट जाता है और वहाँ से आप दूसरा एयर कंडीशंड डिब्बा देते हैं। मैं एयर कंडीशंड डिब्बे के पैजेंजर्स के सम्बन्ध में बोल रहा हूँ। उस डिब्बे के यहाँ कट जाने से उनको बड़ी परेशानी होती है। ऐसी हालत में उचित यह है कि ऐसा डिब्बा जहाँ से गाड़ी चलती हो वहाँ से, जहाँ गाड़ी का अन्त हो वहाँ तक रहना चाहिये ताकि यात्रियों को कष्ट न हो।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि आपकी पालिसी में यूनिफार्मिटी नहीं है। जब आपने चीजों को धीरे धीरे नेशनलाइज करना शुरू कर दिया है और इंडिविजुअल्स को आपने लाइसेंस देना शुरू कर दिया है, तो हर जगह आप ऐसा क्यों नहीं करते हैं? एक बार मैं हावड़ा गया हुआ था, तो मैंने वहाँ यह देखा कि सिग्रेट का लाइसेंस तो आपने एक इंडिविजुअल को दे दिया है, लेकिन फ़ैसी गुड्स के लिए आपने एक कांटेन्टर रख छोड़ा है। मैंने देखा कि पचासों आदमी उस

कांटेन्टर के नीचे पिस रहे थे। जिस तरह से आपने सिग्रेट का लाइसेंस इंडियनजुअल को दिया है उसी तरह से फौजी गुड्स का लाइसेंस भी आपको इंडियनजुअल को देना चाहिये।

एक घंटी बज चुकी है, अब दूसरी घंटी बजेगी, इसलिए मैं अब अधिक नहीं कहूंगा। मैं आपसे केवल इतना और नम्रतापूर्वक अर्ज करूंगा कि धीरे धीरे आपके कर्मचारियों के बीच में बड़ा जबरदस्त असंतोष फैल रहा है। उस पर भी आपको ध्यान देना चाहिये। पहले प्रमोशन के सम्बन्ध में थैंडरूड कास्ट के लिए जो रिजर्वेशन कर दिया गया था, उससे लोगों में बड़ा असंतोष पैदा हो गया था। जो बीस साल से काम कर रहा है, उसके सिर पर अगर आज का आया हुआ आदमी बैठ जाये, तो इससे शासन में एफिशियेंसी नहीं आ सकती है। खैर, उसमें सुधार करने की बात आई है, यह बड़ी खुशी की बात है। इसी तरह से असंतुष्ट कर्मचारियों की जो उचित मांगें हैं, उनपर भी ध्यान देने की आवश्यकता है। मैं टी० टी० ई० को देखता हूँ कि उनका जीवन कितने खरे से गुजरता है। मैं चाहता हूँ कि ऐसी व्यवस्था होनी चाहिये जिससे वे लोग अपना जीवन बचा सकें।

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खान) : आप अपनी कांस्टिट्यूंसी के लोगों से कहिये कि वे उनकी जान खतरे में न डालें।

श्री कामता सिंह : हमको जो आपसे डिमांड करना है, वह हम आपसे डिमांड करेंगे। मेरा क्या काम है, मैं उसे जानता हूँ। मैं यह कह रहा था कि आपके कर्मचारियों में जो धीरे धीरे असंतोष फैल रहा है, उसके दूर करने के लिए यह आवश्यक है कि जो उनकी उचित मांगें हैं, उनको माना जाये।

इसके अतिरिक्त आपकी रेलवे में जो यात्रा इन्विकयोर हो गई है, उसकी ओर भी ध्यान दिया जाये। इस सम्बन्ध में मैं आपको

एक घटना बता दूँ। हमारी तरफ एक पैसेंजर फ्रंट क्लास में सफर कर रहा था। तब तक ऐसा हुआ कि दिन दहाड़े चार बत्तख उसके डिब्बे में घुस आये और गुर्पा और गजेंडा के बीच में उसको मार करके फेंक दिया। इस तरह से आपकी गाड़ी में ट्रेनेलिंग इन्विकयोर हो गई है, और गुड्स ट्रेन में गुड्स इन्विकयोर हो गई है। इसलिए मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि ये सब ब्राड चीजें हैं और अपर ब्राड चीजों में सुधार हो जाये तो छोटी चीजें आपो आप सुधर जायेंगी। अन्त में मैं फिर आपसे कहूँ कि आप इन बातों पर ध्यान दें।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Shri Deokinandan Narayan. Please keep within your time limit so that all the others also may get a chance. There are three more speakers after you.

SHRI DEOKINANDAN NARAYAN (Maharashtra): I shall try my best.

आदरणीया सभानेत्री जी, यह तो तयजुदा बात है कि १ जुलाई से रेल के किराये बड़ों और गुड्स के रेट भी बड़ों, परन्तु लोक-सभा में आदरणीय मंत्री जी ने यह फर्माया कि पैसेंजर ट्रेनिंग रेलवे में नुकसान में जाता है, इसलिये यह किराया बढ़ाना जरूरी है। मैं इस बात की ओर आदरणीय मंत्री जी का ध्यान खींचूंगा कि आप जो यह कहते हैं, वह पूरा सच नहीं है। आपने ही अपनी रिपोर्ट में लिखा है कि आपका ब्राडगेज जो है वह मुनाफे में चल रहा है और ब्राडगेज से ७० टका ट्रेनिंग चलता है और बाकी मीटर और नैरो गेज से और आपका यह कहना है कि मीटर गेज या नैरो गेज मुनाफे में चल नहीं सकतीं। आपने लिखा है :

“The working of metre and narrow gauge lines is inherently less economic than of broad gauge lines. Fortunately, however, the entire Railway system in India is operated as one financial unit; and further

[Shri Deokinandan Narayan.]
about 70 per cent of the passenger traffic, in terms of passenger kilometres, and 84 per cent of the goods traffic, in terms of tonne kilometres, are handled on the broad gauge, which enable the Indian Railways to share the economy of the broad gauge operation with the users of metre gauge and narrow gauge as well. Railways are able to quote uniform all-Railway rates and fares, applicable alike to all the gauges of the Indian Railway system, which rates and fares, operating over the entire system, enable a modest surplus to be achieved, although on the metre and narrow gauges these rates and fares do not enable even the costs to be covered".

यानी आपकी मीटर और नैरो गेज जो है वे नुकसान में चल रही हैं। मैं जानना चाहूंगा कि जो दुकान नुकसान में चल रही है वह आप धीरे धीरे बन्द क्यों नहीं करते ?

श्री शीलभद्र याजी : और जहां यह दुकान ही नहीं है ?

श्री देवकीनन्दन नारायण : वहां का सवाल मैं अभी नहीं उठाता। मेरा कहना है कि जहां नुकसान है वहां आप उसको ब्राडगेज में तब्दील क्यों नहीं करते हैं ? आप देखिये कि आपका जो खर्चा है वह ब्राडगेज पर कम है और मीटर गेज पर ३० टका ज्यादा है; यानी १०० के पीछे १३० है और नैरो गेज पर १०० के पीछे १७१ है। आपकी रेलवे लाइन जो है वह ३६ हजार मील है और इसमें नैरो गेज लाइन २,७०० मील है। तो १०० के पीछे १७१ रुपया खर्च हो और उसे आप किसी तरह से कम भी न कर सकें और उसकी जगह ब्राडगेज न ला सकें तो मैं नहीं समझता कि फिर आप कैसे कह सकेंगे कि पैसेंजर ट्रैफिक नुकसान में चल रहा है और इसलिये हमें यह किराया बढ़ाना पड़ा है ? दूसरी बात मैं यह कहूंगा कि आपका वर्किंग का खर्चा जो है वह भी जोनवाइज कम ज्यादा क्यों हो, सब जोनों में करीब करीब एक-सा क्यों न हो ?

आप देखियेगा कि आपका सेंट्रल रेलवे का खर्च ६८.१५ परसेंट है, ईस्टर्न रेलवे का ७६.६२ है, नार्दर्न रेलवे का ८१.८४ है, नार्थ ईस्टर्न रेलवे का ११७.७२ है, नार्थ-ईस्ट फ्रांटियर रेलवे का १४१.८६ है, सदर्न रेलवे का ८८.७८ है, साउथ ईस्टर्न रेलवे का ६४.६१ है और वेस्टर्न रेलवे का ७२.४२ है। मैं नहीं समझ सकता कि अलग अलग जोन का खर्चा इतना कम ज्यादा क्यों है ? वह एक सा क्यों नहीं है ? आपके इंजीनियर्स, आपके वर्कर्स, आपका एडमिनिस्ट्रेशन तो एक सा है फिर इतना फर्क क्यों है ? इतना फर्क होने पर यदि आप कहें कि पैसेंजर ट्रैफिक नुकसान में जा रहा है तो मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि इसमें पूरी सच्चाई नहीं है।

उसके बाद, आपके आपरेशन रेशियो में भी कोई बढ़ोतरी नहीं हुई है। १९५९-६० में आपका आपरेशन रेशियो ७९.०२ था, १९६०-६१ में ७८.४ था, १९६१-६२ में ७८.९ था और १९६२-६३ में ७८.८ रहेगा; यानी यह रेशियो जो है वह एक-सा रहा है, इसमें कोई कमी-बेशी नहीं हुई है। तो मैं नहीं समझता कि क्या कारण है कि १९६२ में आपने यह उचित समझा कि रेल के किराये बढ़ाये जायें ?

मैं आपको धन्यवाद दूंगा कि आपने फूड गुड्स के लाने-जे जाने में कुछ रियायत दिखलाई है। १६० किलोमीटर से ऊपर की यातायात पर आपने १ रु० टन बढ़ाया है हालांकि और चीजों के लिये आपने ८० किलोमीटर के ऊपर ही बढ़ा दिया है। परन्तु, मैं आपसे जानना चाहूंगा कि यह फूड के लिये जो रियायत है वह क्या फलों पर भी लागू है, क्या बेकिटेबिल्स पर भी लागू है ?

श्री शहनुवाज खां : उस पर पहले से ही बहुत रियायत है।

श्री देवकीनन्दन नारायण : रियायत बहुत हों, लेकिन मैं यह पूछना चाहता हूँ कि यह जो रियायत अब फूड के लिये दी

गई है वह रियायत फ्रूट्स और वेजिटेबिल्स के लिये मिलेगी या नहीं। यह मेरा सवाल है।

Does "food" include fruits and vegetables?

SHRI SHAH NAWAZ KHAN: No.

श्री देवकीनन्दन नारायण : मैं एक बात आपसे कहना चाहता हूँ। कंट्रोल के जमाने में जिस वक्त अनाज की कमी थी—मैं आपको याद दिलाऊँगा—उस वक्त फूड में केतों को इंकलूड किया था। इसके सम्बन्ध में गवर्नमेंट के आर्डर्स मौजूद हैं। तो मैं नहीं समझ पाता कि वह वक्त गुजर जाने के बाद, वह मुसीबत गुजर जाने के बाद, आधे फूड में केतों को क्यों नहीं शामिल समझा जाये ?

मैं मंत्री महोदय से यह प्रार्थना करूँगा कि आप फूड में तरकारी और फल को शामिल करें, खास कर के केतों को उसमें शामिल करें। यह दूसरी बात है कि फूड में आप चीनी को शामिल करेंगे या नहीं।

श्री शाहनवाज खान : सिक फूडग्रेस।

श्री देवकीनन्दन नारायण : फूडग्रेस तो कोई निखालस खाना नहीं है। जब आप फूडग्रेस को रियायत देना चाहते हैं तो फिर आप चीनी को यह रियायत क्यों नहीं देना चाहते ?

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : चीन को रियायत दे रहे हैं, इसलिये चीनी को नहीं दे रहे हैं।

श्री देवकीनन्दन नारायण : आप जानते होंगे, मैं नहीं जानता। आप उधर बैठते हैं और मैं इधर बैठता हूँ।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : आप समझते अरुह हैं।

श्री देवकीनन्दन नारायण : आपको चारों तरफ अंधेरा ही अंधेरा दिखाई देता है मुझे बहुतसा उजाला दिखाई देता है और कहीं अंधेरा भी दिखाई देता है। आपको सारी जगह अंधेरा ही अंधेरा दिखाई देता है। मैं अभी आपका भाषण सुन रहा था। कल ही माननीय अर्थ-मंत्री जी को मिस मेयो की याद आ गई। मिस मेयो की किताब के बारे में महात्मा गांधी ने कहा था कि इसको लिखने वाली कोई ड्रेन इंस्पेक्टर है। आप जब बोल रहे थे तब मुझे ऐसा ही खयाल आया कि यहाँ भी कोई ड्रेन इंस्पेक्टर आ गया है।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : आप मेरी एक भी बात गलत बता दें। यह तो कोई जवाब नहीं है।

श्री देवकीनन्दन नारायण : मैं आपको बता सकता हूँ, लेकिन इस वक्त वह मेरा काम नहीं है।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : मैं आपकी सेवा में आपके घर हाज़िर हो सकता हूँ।

श्री देवकीनन्दन नारायण : इसके बाद मुझे आदरणीय मंत्री जी से कहना है कि आपने १९५१-५२ में पैसेंजर अमिनिटीज की मद को शुरू किया और १९५१-५२ में आपने पैसेंजर अमिनिटीज के लिये ३ करोड़ रुपया मुकर्रर किया और इसके लिये आप हर साल ३ करोड़ रुपया ही निश्चित करते हैं। मैं आपसे जानना चाहूँगा कि जब तब से आपकी रेलवे की पैदाइश दूनी हो गई है तो फिर इसमें क्या संकटिटी है कि १९५१-५२ से ले कर १९६१-६२ या १९६२-६३ तक ३ करोड़ रुपया ही हर वर्ष इस मद में रखे चले जा रहे हैं ? वह आप बढ़ाते नहीं हैं, जब कि आपकी पैदाइश दूनी हो गई है ? पैसेंजर अमिनिटीज के लिये ३ करोड़ की जगह ६ करोड़ क्यों नहीं खर्च करते, ५ करोड़ क्यों नहीं करते हैं, क्यों ३ करोड़ को ही पकड़े बैठे हैं ? यह मेरी समझ में नहीं आता।

[श्री देवकीनन्दन नारायण]

तो मैं प्रार्थना करूंगा कि आप . . .

SHRI NIREN GHOSH (West Bengal): They are reducing expenditure. It is economy drive.

श्री देवकीनन्दन नारायण : Let me speak, my friend. तो मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि जब आपकी इनकम करीब करीब दूनी हो गई है १९५१-५२ से १९६१-६२ में तो आप कृपा करके पैसेन्जर अमिनटोज को और अधिक उदारता से देखें; क्योंकि वहां इस बात की बहुत बड़ी जरूरत है। पैसेन्जर्स को, जिनकी बदौलत रेल चलती है, उनको अधिक सहूलियतें प्राप्त हों।

जहां तक ओवरकाउडिंग का संबन्ध है, मैं मानता हूं कि ओवरकाउडिंग कम होना मुश्किल है परन्तु उसके लिये हर वक्त तजवीज होती रहनी चाहिये और खामकर के हाट सोजन में, गर्मियों के दिनों में। आप जानते हैं कि आपके नये डिब्बे जो बने हैं वे स्टील के हैं, लोहे के हैं। पहले ये डिब्बे लकड़ी के होते थे, काठ के होते थे और उनमें गरमी से तकलीफ कम होती थी। आजकल गरमी की छट्टियों के कारण रेलों में इस तरह से भीड़ जाती है कि आदमों गरमी के कारण दम घुट कर बेहोश हो जाता है। मैं अभी आठ दिन पहले पंजाब मेल से आ रहा था। मैंने खुद देखा अपनी आंखों से कि पंजाब मेल के बहिनों के डिब्बे में एक बहिन बेहोश हो गई। इतनी भीड़ थी वहां पर कि खड़े रहने तक को जगह नहीं थी। मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि आप हिन्दुस्तान की गरमी का ख्याल करें और कुछ नहीं तो गरमियों के दिनों में ओवरकाउडिंग कम करने की कोशिश करें ताकि गरमी की तकलीफ न हो और इस तरह से बेहोशी का मौका कम हो।

इसके साथ साथ मुझे यह कहना है कि बम्बई और दिल्ली के बीच जो दो गाड़ियां चलती हैं पंजाब मेल और पठानकोट इन दो ट्रेनों में जितनी भीड़ जाती है उतनी शायद ही

किसी गाड़ी में होती हो। खड़े रहने तक को डिब्बों में जगह नहीं मिलती है और मैं कई वर्षों से प्रार्थना कर रहा हूं कि आप एक तीसरी मेल दिल्ली से बम्बई को डाय़ा झांसी-आगरा चलाएं। एक्सप्रेस होते हैं, यात्रियों में मार पिटाई होती है, ओवरकाउडिंग बढ़ता चला जा रहा है, तब भी बम्बई और दिल्ली के बीच आप कोई अधिक गाड़ी चलाने के लिये क्यों तैयार नहीं होते हैं? मेरी समझ में नहीं आता। मैं आपसे फिर प्रार्थना करूंगा कि पंजाब मेल और पठानकोट इन गाड़ियों के अतिरिक्त एक मेल गाड़ी आप दिल्ली और बम्बई के बीच जरूर चलाएं।

एक बात रेल रोड ओवरब्रिज के संबंध में है। बहुत से शहरों के बीच में होकर आपको रेलें गुजरती हैं और सिविल पापुलेशन को, हमारी बैलगाड़ियों को, बसेज को, मोटरों को, काफी समय गेट पर ठहरना पड़ता है; क्योंकि आपके जो गेट्स होते हैं वे बंद होते हैं दस पन्द्रह मिनट पहले बंद हो जाते हैं और पन्द्रह मिनट बाद खुलते हैं। हजारों लाखों का नुकसान होता है। बेजा वक्त फ़िजूल जाता है। इसलिये मैं प्रार्थना करूंगा कि आप कोई ऐसी योजना बनाएं ताकि हर एक जगह, जहां अधिक रोड ट्रैफ़िक है, वहां आप रेलों पर ओवरब्रिज बना सकें। इसके लिये आपको कोई स्कीम बनानी होगी। मैंने एक दफ़ा जब इस बारे में सवाल पूछा था तो मुझं बताया गया कि म्युनिसिपैलिटीज इसमें हमारे साथ कोऑपरेशन करे तो हम मदद कर सकते हैं। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि आपकी जो कुछ इस सम्बन्ध में पालिसी हो वह आप एक दफ़ा जाहिर कर दें, स्टेट गवर्नमेन्ट तक अपनी पालिसी पहुंचा दें कि पचास परसेन्ट म्युनिसिपैलिटी देने को तैयार हो या लोकल बाडी देने को तैयार हो तो हम ओवरब्रिज बनाने का आधा खर्चा देंगे और ओवरब्रिज बना देंगे। इस तरह कोई निश्चित पालिसी आपकी जाहिर हो जायेगी तो म्युनिसिपैलिटियां आगे बढ़ेंगी और लोगों की तकलीफ बचेगी।

आखिरी बात, हालांकि जल्दी हो रही है, मैं कह देना चाहता हूँ, वह बहुत मामूली बात है। वह है मथुरा स्टेशन की। आप मथुरा स्टेशन से गुजरते हैं या नहीं, मुझे यह पता नहीं...

श्री शाहनवाज खाँ : गुजरते हैं।

श्री देवकीनन्दन नारायण : तो आपने देखा होगा कि मथुरा स्टेशन पर पचासों चीबे हर गाड़ी पर खड़े होते हैं और पैसेन्जर्स को पकड़ लेते हैं और खींचातानी करते हैं, जिससे बहुत तकलीफ होती है। आपने देखा होगा इस चीज को। मैं नहीं जानता कि ये चीबे वहाँ लाइसेन्स या प्लेटफार्म टिकट लेकर आते हैं या जबर्दस्ती अपने धंधे के लिये, यात्रियों को पकड़ने के लिये आते हैं। जिस तरह से वे यात्रियों को स्टेशन पर सत्ताते हैं, उसका आप चित्र देखेंगे तो आपको दुःख हुए बर्गर नहीं रहेगा। इनका प्लेटफार्म पर आना कतई बंद कर दिया जाये। पचास-पचास हर गाड़ी पर आपको दिखायी देंगे और पैसेन्जर को तकलीफ देते हैं, खींचातानी करते हैं और आपस में भी झगड़ते हैं। आप किसी ट्रेन से जाइये, मथुरा स्टेशन पर आपको यह नजारा दिखायी दिये बर्गर नहीं रहेगा। (time bell rings) एक मिनट और।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : पहले मानपत्र हो गया, भ्रव मांग पत्र शुरू हो रहा है।

श्री देवकीनन्दन नारायण : वह तो आपको दिया जायेगा, हम दे भी चुके हैं कई वक्त। इस वक्त भी दिया, मेरे सारे प्रान्त से एक जनसंघी चुन कर नहीं आया। २६४ जगहों में मेरे दोस्तों ने १६२ आदमी खड़े किये थे। एक भी चुन कर नहीं आया और शायद आधे से ज्यादा के डिपोजिट्स भी जम्त हो गये।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : आपको मैं दाद देता हूँ।

श्री देवकीनन्दन नारायण : मैं आपको अच्छी तरह से जानता हूँ, खामोश रहिये।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Please wind up.

SHRI DEOKINANDAN NARAYAN: He is interfering for no reason. I know him very well.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Then do it in half a minute.

श्री देवकीनन्दन नारायण : एक प्रार्थना और है मंत्री महोदय से। आपने देखा होगा कि बम्बई की लोकल ट्रेन्स में, बम्बई के स्टेशन्स पर, करीब सभी बड़े बड़े स्टेशनों पर, आपको पोस्टर्स और एडवर्टाइजमेण्ट्स लगे दिखायी देंगे। उनके लिये भी कोई खास रूल्स एण्ड रेगुलेशन्स ऐसे बनने चाहिये कि जिससे आपको ज्यादा से ज्यादा ग्रामदानी उनके जरिये हो सके। आपको इनसे बहुत कम पैदाइश आज हो रही है। इसके बारे में सर्वे किया जाये, और स्टेशन मास्टर्स का इन्स्पेक्शन हो तो यह निश्चित है कि दसगुना पैदाइश एडवर्टाइजमेण्ट्स और सिनेमा के पोस्टर्स से, टेक्सटाइल मिल्स के पोस्टर्स से और दूसरी तरह के पोस्टर्स से हो सकती है। तो मैं प्रार्थना करूंगा कि आप अगर इन पोस्टर्स को और एडवर्टाइजमेण्ट को अलाऊ करते हैं तो उनसे ज्यादा से ज्यादा नफा ले सकते हैं और उनके रेट्स दसगुना बढ़ा सकते हैं। इनसे आपकी पैदाइश बढ़ सकती है। धन्यवाद।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Raghunatha Reddy. The Minister will reply at 4-15 P.M. There are three speakers and each Member will take ten minutes.

SHRI K. V. RAGHUNATHA REDDY (Andhra Pradesh): Madam Deputy Chairman, the entire railway system in India will have to be viewed from two different points of view, one, as a major business concern which has

[Shri K. V. Raghunatha Reddy.] got monopolistic control over this type of transport and secondly, as one of the vital factors that play a real role in the development of national economy. Dealing with the second aspect of the problem, it has been held by not a few eminent economists like Alfred Marshall, Lionel Robbins and even our Dr. Lokanathan that in the problem of the location of an industry, not only the raw materials, but also transportation plays a very vital part, viewed from this context and also the principles laid down for the purpose of constructing new lines, perhaps the Railway Ministry is justified while thinking of starting new lines (a) if it is likely to help the growth of industrialisation, (b) if it serves the interest of more than one State and (c)—this, of course, is not an important consideration—from a business point of view whether it would yield a certain amount of income. Taking these three principles into consideration, coming as I do from the southern part of this country, I would like to suggest for the consideration of the hon. Minister and his colleagues whether it would not be proper to start a railway line from Ongole, which is on the Grand Trunk Express route, take it *via* Nagarjunasagar and Hyderabad and extend it in a straight line to Sirpur-Kagaznagar. There are very valid reasons and when I talk about the extension of this line, I am supported by the fact that all the three principles stated by me as well as the Railway Ministry are satisfied in this respect. Firstly, Guntur is a place well known for the tobacco industry and the jute industry is also steadily growing. And a number of industries are likely to grow up in the area surrounding the Nagarjunasagar project which is one of the biggest dams in the world. And if you go a little further to Hyderabad, you find a number of industries, big and small, ting up there. If we cart extend 1hr ine to Kagaznagar. we would be g through a thick area of forests. ontext it is better to remem-

ber that forests in this country have not been properly exploited. Quite a long time back while Mr. K. T. Shah was dealing actually with the financial problems of the country he mentioned in his "Sixty Years of Federal Finance" that forests should form a separate budget in the State sector. I have no doubt that if forests are properly exploited for the purpose of economic uplift in this country, they would not only play a vital role but will also make a major contribution to the Railways themselves and also in the national sphere to the development of our financial resources.

The second line, I would suggest, is a line from Kothagudem to Visakha-patnam extending up to Bailadilla. This would connect the major port in the eastern part of the country and from Kothagudem the coal transport would become very easy. Taking all these factors into consideration I hope the Railway Ministry will consider the question of extending these lines, I do not say, starting new lines.

The next problem is about the re-organisation of the Railway zones. The present Railway system, as it is divided into various zones, consists of the following:

Central	..	5,345 miles
Eastern	..	2,390 miles
Northern	..	6,434 miles
North-eastern	..	3,082 miles
North East Frontier	..	1,773 miles
Southern	..	6,160 miles
South Eastern	..	3,495 miles
Western	..	6,663 miles

Leaving out the fractions these are the figures given in 1958-59. On a perusal of the Report submitted by the Railway Board we see new railway lines put up in each zone which means we are expanding the jurisdiction of our Railway zones both administratively as well as physically. And, as admitted by the Railway Ministry themselves, the Railways are handling at least 100 per cent, more of freight traffic and 27 per cent, more of passenger traffic than they were

handling before the commencement of the First Five Year Plan. Taking this into consideration it would seem an urgent necessity to deal with the reorganisation of the Railway zones. My friend, Mr. Channa Reddy, also pointed out the necessity for such reorganisation. I suggest it would evidently be a fit thing to start a zone with Headquarters at Secunderabad • for the physical reasons and they should have proper administrative units rather than feeling allergic about starting a zone in Andhra Pradesh.

Then the wagon supply at Kotha-kudem is facing a very acute crisis and that is having its own effect on the neighbouring industries and also on power supply.

Lastly, Madam, another important thing to be considered is the human factor. If a man is asked to work for more number of hours than he can endure, there will not only be physical exhaustion but also monotony and a psychological crisis and that is what has contributed to a large number of accidents. And as the Railway Ministry has said, it is extending. The human factor has, therefore, got to be dealt with first and then reorganisation of railways in relation to industrialisation and economic development and also in relation to transportation requirements in the area between Kothagudem and Visakha-patnam.

SHRI K. L. NARASIMHAM (Andhra Pradesh): Madam Deputy Chairman I rise to express my strong protest against the increase of fares and freight in this present Budget without improving the amenities to the passengers who are mainly the users of the railways. Now, in regard to the policy of the Railway Ministry, the hon. Minister explained it in reply "to the debate in the other House and said that it had become absolutely essential for him to increase the fares and freight. He gave the reason that it was absolutely necessary for carry-

ing on the developmental activities. In the name of developmental activities it is not fair to tax the common man; it is not fair to add to the burden; it is not fair to add to the inflationary trend in the country and it is not fair to tax the small industrialists who may need a wagon of coal and because of this rise their working costs would go up. At this stage I would mention that there are other ways and means of tackling the problem but the Ministry coming from a Party which follows a policy of imposing more burdens on the common people in the name of developmental activities without taking into account the protests and criticism that come from various parts of the country, is adamant in adopting that policy.

Now, coming to the problem of administration of the Railways, I have to maintain that the industrial relations in the Indian Railways are deteriorating day by day. The Ministry has no definite policy regarding recognition of trade unions. Whenever we raise the question of recognition of trade unions, political considerations are attributed and there is discrimination. The Ministry wants to have State-managed and controlled trade unions. That seems to be the present attitude of the Railway Ministry. The other day there was a question in this House enquiring about the moneys due from the Southern Railway Employees' Sangh with regard to payments in connection with deputation, leave and other things. The Minister replied that they owed Rs. 7,000 and odd and that he was taking steps to recover it. I know from personal knowledge that that particular Sangh has not submitted the annual audited accounts to the Government and the Administration in time. I do not know whether they have examined the statement of accounts. Whenever we raise this question of recognition of trade unions the Government and the Railway Ministry are not giving any definite reply. I want at this stage

TShri K. L. Narasimham.] to know from them whether they have any policy regarding recognition of trade unions. Are they going to adopt a particular policy and implement it or are they going to adjust their policy according to their party considerations and according to their needs to develop their own factions? That is the main question.

Coming to the other point, we have been repeatedly saying that Rule 149 is used against railwaymen giving no opportunity to them to defend themselves. They are accused of, say, corruption charges, they are accused of sabotage, they are accused of so many other things. Why can't you give them a chance to defend themselves? Why don't you appoint a committee to go into these cases? The Minister may reply that he is going into these cases personally. I submit that it is not in any way helpful to the railwaymen as such. I only request the Minister at this stage at least to appoint a special tribunal to go into all the cases where they have arbitrarily dismissed people from service or on mere allegations and reports from the lower level. I came

across the case of a Station 4 P.M. Master at Madura who was dismissed from railway service. He explained to me that he had averted a collision. For averting a collision, Rule 149 was used against him. I do not understand why it should be used. I know of a clerk in Salt Cotaurs where he was dismissed under Rule 149. There was no reason why this Rule was used. At least, if you have got charges against them, level them, allow them to defend themselves and then punish the man after enquiring into the nature of his guilt.

Coming to the question of Railway zones, I have to again repeat the same thing. The Andhra Pradesh Legislative Assembly unanimously asked the Central Government to see that a separate zone is formed with headquarters at Secunderabad. The Rail-

way Minister has been repeatedly denying it saying that it is a parochial demand. I do not know why he brushes aside this thing as a parochial demand. You name it in any way you like, you club it with other divisions, and have a viable unit, so that you can manage the zone efficiently^ And if you are going to enquire, appoint a committee to go into the case of another zone. In this zone you can link Visakhapatnam port and Madras port and, if necessary, even. Mormugao, so that a viable unit, a small unit is formed, so that you can administer it properly. The Southern Railway zone as formed today has not improved efficiency, has not even resulted in economy to the Railway Administration. There is, therefore, a necessity for some more zones, especially a zone with headquarters at Secunderabad.

Coming to passenger amenities, I have to say that the Ministry is not able to tackle overcrowding and Members from both sides have repeatedly expressed this thing. The Ministry also has been repeatedly saying that it is not possible to stop overcrowding for some years to come. At least why cannot you tackle it at different pockets where it is so acute? I know the case of Vijayawada. In Vijayawada region there are no local trains. We have to depend on a few through trains. There also the trains do not come in time. People have to wait and then they have to squeeze themselves into a third class compartment. You will be surprised to know that the State bus carries passengers quickly and in time better than the railways. And you have now come to the argument that passenger earnings are going down. So, to effect an increase in earnings you resort to different methods. You do not tackle the problem by giving more local trains. You can carry long distance passengers in Janata and Express trains. You allow more seats to passengers coming to Delhi in the G.T. Express. You will be surprised to know that Vijayawada station has got

an allotment of only six third class seats from Vijayawada to Delhi. I do not know why this should not be increased. You will find that people cannot get seats. Even a Member of Parliament sometimes finds it very difficult to get a seat in the first class berth, unless he gives prior notice to Madras office as the allotment has to be made from Madras. I request the hon. Minister to see to this. When you are increasing the fares, when you are throwing more burdens on the people, why cannot you consider sympathetically the difficulties of passengers, at least at stations like Vijayawada, which is the centre or the State of Andhra Pradesh?

Coming to the time fixed for running of trains, I have to voice here a local grievance. Vijayawada is an important town. We have four dailies, viz., "Visal Andhra", "Andhra Jyoti", "Andhra Prabha" and "Indian Express". The "Andhra Patrika" are going to open an office at Vijayawada. All these papers and the public have been demanding that the train which is running at 15.20 hours to Guntakal be changed to six o'clock in the evening, so that their morning edition can be taken to Rayalaseema in time. I cannot understand why the Railway authorities cannot do this thing. They delay the train at Dronachellam, at intermediate stations, but they repeatedly and persistently refused to make this alteration in time. Though it is a local need, I am voicing it here, so that the Minister can take special note of it and see that this simple thing is done.

Coming to the allocation of wagons to Andhra Pradesh, a lot of agitation is going on in my State. It has been reduced a fifty per cent. We do not know why the allocation has been reduced. We are finding it difficult to get wagons to move our local goods, even in respect of mangoes that come to Delhi from Andhra Pradesh. If the small landowner, who wants to send it, cannot get wagon space, how can he do it? If you cannot help him to carry his firewood from one town

to another, if you cannot help him by giving more wagons to move coal to the nearest stations, he will suffer. I know of the case even of the Government factory at Gudur, which is manufacturing ceramics, which had to 'reduce its labour complement because of lack of coal, because of lack of wagons for carrying coal in time. These are matters which the hon. Minister should take into account. Unless these are tackled in time, you will be doing great harm to the local people by increasing their burden.

Lastly, I would say one sentence about the expenditure on works. There should be a special check. You will see that the expenditure, which you are incurring on these lines, is daily increasing, your developmental activities are increasing. I do not say that you should stop your developmental activities. But while doing it, have a special check on the expenditure you incur and you should see that wasteful expenditure is avoided by all possible means.

श्री एल० ललित माधव शर्मा (मनीपुर):
माननीया उपसभापति महोदया, मैं रेलवे बजट का पूर्ण समर्थन करता हूँ। भारत की योजना को कार्यरूप देना, हमारी ४० कोटि जनता की आर्थिक स्थिति का विकास करना, यह सब रेलवे के द्वारा हो सकता है। इसी लिए हिन्दुस्तान में रेलवे का कई जगह विस्तार हो रहा है और उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

मैं रेलवे मिनिस्टर महोदय से अनुरोध करूंगा कि हिन्दुस्तान की छोटी छोटी स्टेटों में रेलवे के यातायात का प्रबन्ध हो चुका है। जैसे अमीर घर में चाहे दस प्रकार की तरकारी लाये, फिर भी वह यह कहेगा कि कल हम यह लायेंगे, वह कायेंगे। हमारा मनीपुर भारत का एक अंग है जो पूर्व-उत्तर में सरहद पर बर्मा के साथ है और वह केन्द्र शासित है। उसमें अभी तक कोई रेलवे लाइन खोलने की बात नहीं है। उसके लिए मैं अनुरोध करूंगा कि सरकार को छोटी स्टेटों में भी रेलवे लाइन

[श्री ए० ललित माधव शर्मा]

खोलना चाहिये; क्योंकि हमारी सरकार का यह संकल्प है कि भारत की तमाम जनता को एक समान स्तर पर लाना है। हमारे यहां रेलवे यातायात के प्रबन्ध के बिना कोई विकास हो नहीं सकता। गत वर्षों में हमारे जनरल साहनवाज खां, उपमंत्री, और श्री शीलभद्र याजी, एम० पी०, मनीपुर में आ चुके हैं और मनीपुर की परिस्थिति उन्होंने अच्छी तरह से अनुभव कर ली है कि आर्थिक अवस्था में मनीपुर में और हिन्दुस्तान में कितना फर्क है। हिन्दुस्तान से जो चीज मनीपुर आती है, उस पर अड़वाई रूपया मन और अधिक हमें देना पड़ता है।

श्री शीलभद्र याजी : मनीपुर तो हिन्दुस्तान में ही है, इसलिए आप यह कहें कि हिन्दुस्तान के दूसरे राज्यों से जो चीज मनीपुर जाती है।

श्री ए० ललित माधव शर्मा: हिन्दुस्तान में ही है। हिन्दुस्तान की और स्टेटों से बड़े बड़े प्रतिनिधि यहां बैठे हुये हैं, लेकिन वह एक छोटा सा एरिया है और मैं वहां का अकेला प्रतिनिधि हूँ। अगर मैं कुछ कहूँ तो उसको आप मुनें और वह हिन्दुस्तान के अन्दर है या नहीं, इसका पहचानना मुश्किल है। हमारे यहां १३५ मील से नागालैंड होकर चीजें आती हैं। मन् १९५६ में जब नागालैंड के लॉग हास्टाइल हो गये, तब से अब तक हमारे यहां हफ्ते भर में पांच दफा मोटर यातायात का प्रबन्ध होता है। उसके लिये १०० या ५० मिलिटरी के लोग होते हैं और मशीनगन और स्टैनगन तैयार कर के जाते हैं जैसे कि लड़ाई में मोर्चे के लिये जा रहे हैं। वही हालत १९५६ से अब तक है। इसके अलावा यह भी है कि उसमें महाजनो को भी नफा देना पड़ता है, उनको अड़वाई रूपया मन ज्यादा देना पड़ता है। दिल्ली में पहले नम्बर का चावल ४० रूपया मन है, लेकिन मनीपुर में पहले नम्बर का चावल

१२ रूपया मन है। उसके अलावा बहां साग, सब्जी, गोभी, आलू वगैरह होता है और लाखों मन बाहर जाता है, लेकिन रेलवे न होने की वजह से वह नहीं जा पाता है और इसलिये वहां किसानों की आर्थिक अवस्था गिरती जा रही है।

हमारे यहां पहले हिल सेक्शन में एक ज्योलाजिकल सर्वे किया गया और उसमें लोहा, ताम्बा, टैलकम पाउडर और पेट्रोल वगैरह वहां मिलने की बात पता लगी। उसका सर्वे हुआ लेकिन कलकत्त के ज्योलाजिकल डिपार्टमेंट के डाइरेक्टर जनरल ने डा० बी० सी० राय से कहा कि जब तक रेलवे यातायात का प्रबन्ध नहीं होगा तब तक हम यह काम शुरू नहीं कर सकते हैं। इसलिये मेरा अनुरोध है कि वहां जो प्राकृतिक खनिज पदार्थों का भंडार है उसको निकालने के लिये प्रबन्ध करने से हमारा बहुत विकास हो जायेगा। भारत में अब तक कई जगह कई खनिज पदार्थ मिले हैं लेकिन हमारे यहां खनिज पदार्थ बहुत ज्यादा है और वे खनिज पदार्थ हैं जो कि कहीं नहीं हैं। हमारे मनीपुर में ८ हजार स्वार्थर साइल्स पहाड़ का है और ७०० वर्ग मील का वह हिस्सा है जो कि भूमि है और इस सब के अन्दर बहुत ज्यादा खनिज पदार्थ है और वह सब वहां बेकार पड़ा हुआ है। जब तक यातायात का, रेलवे का प्रबन्ध नहीं होगा तब तक हमारा विकास हो नहीं सकता है। इसके बारे में डाइरेक्टर जनरल ने लिखा और वहां के लोगों ने यह सब स्वर्गीय पंत जी को लिखा कि वहां रेलवे का-यातायात का-प्रबन्ध होना चाहिये और उन्होंने आश्वासन दिया, मुंह से यह कहा कि तृतीय योजना में आपके यहां रेलवे का काम शुरू हो जायगा।

श्री शीलभद्र याजी : लेकिन अभी तक तो वहां सर्वे भी नहीं हुआ है।

श्री ए० ललित माधव शर्मा : हां, अभी तक तो वहां सर्वे भी नहीं हुआ है। इसीलिये

मैं हाउस के सामने अपनी छोटी सी आवाज पहुंचाने के लिये खड़ा हुआ हूँ ।

दूसरी चीज यह है कि हमारे यहां सुरक्षा के लिये, डिफेंस के लिये भी यातायात का प्रबन्ध होना बहुत जरूरी है, क्योंकि इस वक्त हमारी सरकार और चाइनीज सरकार में, जैसी मित्रता थी वैसी, मित्रता नहीं रही है और उनमें शत्रुता आ गई है और इसीलिये हर जगह में, लद्दाख में और हिमालय के बार्डर में जो हिस्से हैं, चाइनीज को रोकने के लिये प्रबन्ध और सुव्यवस्था हो गई है, लेकिन हमारे यहां नहीं हुई है । उधर चाइनीज के आने का एक पैदल का रास्ता है । ऊपर बर्मा के कच्छार से मनीपुर तक हजारों वर्ष का पुराना एक पैदल का रास्ता है, उस रास्ते का नाम है भाभो रोड । उस भाभो रोड से दो हफ्ते के अन्दर वह पैदल मनीपुर पहुंच सकते हैं । ४०० वर्ष पहले दो बार मनीपुर पर चाइनीज का आक्रमण हुआ । पहली बार तो वे हार गये लेकिन दूसरी दफा, दुबारा जो आक्रमण हुआ उस वक्त संधि हुई और उस संधि के अनुसार मोम, हाथी दांत, घोड़ा और सहीन कपड़ा यह सब चाइना वालों को हम देते थे । यह सब गवर्नमेंट आफ इंडिया के रिकार्ड्स में भी है । द्वितीय महायुद्ध में जितने आई० एन० ए० के लोगों ने घिराव किया था उनका मनीपुर में मोर्चा हुआ और उसमें हमारे १० हजार भारत माता के वीर मारे गये और उनका खून हमारे पहाड़ों पर लिपा हुआ है, उनका खून वहां पड़ा था । तो, सुरक्षा के लिये भी वहां रेलवे लाइन खोलने की जरूरत है; क्योंकि वहां हमारे जंगलों में कोई डिफेंस की व्यवस्था नहीं है और वहां जंगल ही जंगल है और जंगल की वजह से उस रास्ते से वे लोग मनीपुर में, इंडिया में, आ सकते हैं । इसलिये डिफेंस के विचार से भी वह बड़ी महत्वपूर्ण जगह है और हमारे यहां खनिज पदार्थ बहुत हैं, उसके लिये और मनीपुर के लाखों आदिवासियों के विकास के लिये वहां रेलवे लाइन खोलना

आवश्यक है । इसलिये अन्त में मैं आपसे यही निवेदन करता हूँ कि रेलवे मिनिस्टर की तरफ से इतना जो पिछड़ा हुआ एरिया है उस एरिया के लिये रेलवे लाइन खोलने का प्रयत्न होना चाहिये । मैं इतना ही कहूंगा ।

DR. SHRIMATI SEETA PARMA-NAND (Madhya Pradesh): Madam Deputy Chairman, I am thankful to you for giving me a couple of minutes for putting before the hon. Minister an important and urgent matter of a great nature which is exercising the minds of women and women's associations. I refer to the dreadful incidents that are taking place including even heinous offences like that of rape on women in the railway trains. A recent occurrence was in an R.M.S. compartment, which was reported in the "Indian Express" of the 29th of last month, where two couples wanted to enter the train at the R.M.S. compartment; they were told that it was a ladies' compartment, the men. were directed to other compartments, and the women were taken in and raped. It may be considered that this & matter which relates to the Communications Ministry, but I do not think that the Railways can in that way shelve the responsibility as that of the Communications Ministry. There ought to be perfect co-ordination between them in these matters.

The other incident refers to an Assistant Permanent Way Inspector near about Gondia, who treated another woman in the same manner in a third class compartment. Some action is perhaps being taken against him, but why such incidents should happen is the question.

The third incident was near about Delhi where a postman's wife travelling with a son about nine years old was thrown out of the compartment. That was about a month ago.

These are the three examples. **The** fact remains that in spite of all **the**

[Shrimati Seeta Parmanand.] best that the Railways are trying to do such incidents are increasing, and that is creating a kind of scare in the minds of the travelling public. I hope the hon. Minister will be kind enough to say what further steps in addition to the present steps are likely to be taken by way of appointing women guides particularly for second class and third class ladies' compartments on most of these Railways. Thank you.

SARDAR SWARAN SINGH: Madam Deputy Chairman, I have very carefully heard the speeches of the hon. Members, and I am grateful to them for giving so much thought to this problem. My task has been considerably lightened, because some of the objections raised by some hon. Members have been answered by other hon. Members who have participated in the debate, and to that extent it is not my intention to repeat either what has already been stated by some hon. Members or what has already been stated by me in the course of the general discussion that has taken place in this august House. So far as the financial aspect of this Appropriation Bill is concerned, reference has been made again to the proposed increase in passenger fares and goods freights. There is only one point which perhaps requires some clarification. I say so, because some hon. Members just said that if it could be avoided, it would have been good and some other method should be found for making up the loss. I simply say that I have not been able to find any other source and those hon. Members did not point out any other source either. There is little said by them which calls for a reply. Shri Deokinandan Narayan, however, did make a reference to the loss incurred by the Railways with regard to carrying of passengers. Now, what he said was that my statement to the effect that the Railways were losing on passenger traffic was not perhaps quite correct or that it required some modification. I was keenly looking forward to his analysis, but I am sorry to say that I did not find anything substantial in what he urged. What he said was something to this

effect, that the figures indicated that whereas the broad gauge railways were showing profits, on the whole the metre gauge railways were losing. Well, I admit that; it is a correct statement of facts. But the remedy that he suggested cannot solve the problem because he says: If that is the correct state of affairs, why don't you alter the entire metre gauge system into broad gauge and break this problem? On the face of it, it is an attractive suggestion. But if we look to the overall resources that would be required for converting the vast metre gauge system which now serves a good part of our country, we shall be convinced that we will have to wait—I do not know for how long—before we could think of converting this system into broad gauge. Then again, it must be remembered that mere conversion into broad gauge does not convert each and every railway into a paying railway because there are other factors also—the extent of traffic, pace of industrialisation, and the like. Therefore, certain parts of the country, I feel, will have to continue to be served by the metre gauge system, whatever may be the state of development. But if after many, many years, the different parts of our country develop industrially in a very big way, then perhaps there may be other means of transport, may be improved systems of railways, or other means of surface transport like adequate road transport, or river transport or coastal sea transport. But situated as we are, there is no short-cut as suggested by Shri Deokinandanji.

"While on this subject, I might as well notice one of the comments made by my friend opposite from Madhya Pradesh, an hon. Member of the Jan Sangh Party. What he said was that the Railways were showing losses. Why should we not increase the fares in those railways when over shorter lengths in certain sections of those railways, we have increased the passenger fares or the charges that are payable for carrying goods? That is the essence of what he said, and this calls for some . . .

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरडिया:
उपसभापति महोदया, मैं ज़रा साफ़ कर दूँ कि मेरा मतलब यह था कि दोनों का कन्ट्रास्ट आप देखें। मैं नहीं चाहता, वहाँ का किराया बढ़ाया जाये। मैं यह चाहता हूँ कि वहाँ का किराया भी कम किया जाये।

SARDAR SWARAN SINGH: I knew that, when I put him back the idea that he wanted to project, he would recoil exactly in the manner in which he has done now. But if his speech is carefully scanned, what he said was this: If some railways have thought it fit to charge double the mileage rate over a certain length, why should the other railways, which are showing losses, not be made to pay their way by increasing the charges which are leviable on passengers and goods? I think that is what he meant. If this is not meant by him, then there is nothing for me to answer. If he says even now that he did not mean this, well, there is nothing for me to answer except perhaps to make a little clarification to show why these railways are losing and what our general policy is with regard to such railways.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरडिया:
और यह भी कि वहाँ डबल किराया क्यों लिया जाता है? इसका खुलासा भी चाहिये।

SARDAR SWARAN SINGH: Madam, the general policy has been—and I think this policy is correct and I hope that I will have the support of the House and the country in this—that it will not be in the overall national interest that we link the actual cost of providing transport facilities, whether they are goods or passenger, meticulously with the cost of transport in each and every part of the country and on each and every railway line, but that some sort of pooling is desirable. This is the basis of our freight and fare structures, and I believe that this is a policy which is not unfair. It is, therefore, necessary . . .

SHRI NIRANJAN SINGH: Why do you differentiate between one line and another line? He mentioned one line, about 80 miles, and the charge is double there. Why are the others left? So, there is differentiation.

SARDAR SWARAN SINGH: So far as the small sections in the various parts of the country are concerned, there are differentiations in the matter of calculating the charges that are payable, and this is not the only railway with such sections, there are many other sections in the country where the working conditions . . .

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरडिया:
और भी उदाहरण आप ऐसा बता दीजिए कि जिसमें आप डबल किराया ले रहे हैं। एक भी उदाहरण सिवाय इसके, बतला दीजिए।

SARDAR SWARAN SINGH: I think that if the hon. Member scans through the papers, he will find that there are many areas in the country like that, and I know of many hill railway sections and many other sections where the actual charges that are levied on the railway users are not related to the actual length of the journey, but they are with reference to so many times the mileage. That is the way of calculation. This line is not the only line, there are a large number of sections and they do require . . .

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरडिया:
मैं एक उदाहरण श्रीमान् से चाहता हूँ, जहाँ डबल किराया लिया जा रहा हो।

SARDAR SWARAN SINGH: It may be even more than double in many cases. And if he is interested in a research work of that section, there is ample material. I will supply him with the material. The essential point is this. Take for instance, the North-east Frontier Railway, or the North-East Railway, or the Southern Railway. These are the three Railways which he cited. Now, he had put some questions yesterday and a detailed answer had been supplied.

[Sardar Swaran Singh.] The pity is that he did not sum up the points that were thrown up for justifying why the expenditure, for instance in the Southern Railway was higher than on many other railways. One obvious factor which should be clear to everyone is the fact that many sections of the Southern Railway are situated at a long distance from the coal-fields, and Railways, like any other commercial organisation, have to show, on the expenditure side, the outgoings including the money that they spend on coal, and they have also to pay freight on coal for the purpose of calculation and for the purpose of accounting the gross expenditure. And therefore, obviously, this is one factor which pushes up Southern Railway's cost of working. Then again, Sir, it is a fact that Southern Railway is largely a passenger railway, and the larger the percentage of passenger earnings—on any railway—as compared to earnings on goods, the greater its working costs in relation to earnings. I have already said that overall we are losing on passenger traffic. That will be reflected much more on any railway system where the proportion of passenger traffic is higher as compared to goods traffic. These are known factors; these are not new aspects which I am saying for the first time; these were included in the reply to his question yesterday to which he himself made reference. My submission is that he did not have any answer to the points which we supplied to him in our reply. But he just picked up one and tried to build up an argument on that, which does not present a correct picture to the House, and creates doubts for which there is very little justification.

Then again, Madam, it is true that I could make up the shortfall in the net passenger revenue by not increasing the passenger fares and only by increasing the charges leviable on goods. It could be done, but I place it for earnest consideration whether it is justifiable proposition that the

carriage of goods should continue always to subsidise the carriage of passengers. Well, up to a certain point. Madam, it is being done and will still be done. The passengers are being subsidised from the income from goods even after increase of the fares. As to what should be the quantum thereof is a matter of judgment, and I think we have tried to effect a fair distribution of the additional burden between goods and passengers. Therefore, I think that this explanation should satisfy the hon. Member.

SHRI NIREN GHOSH: I want to know from you whether the shortfall could not be made good by transferring funds from the Railway Reserve Fund which is dead for all practical purposes.

SARDAR SWARAN SINGH: I am sorry it cannot be because, as the hon. Member should know—and I hope he knows—that this is a Fund for a special purpose; it is a reserve to meet a more or less statutory obligation, namely, to pay the obligatory percentage on the capital at charge, which is 4.25 per cent, on the capital at charge when the net revenue is insufficient. In any case, the actu-credits in that Fund are not sufficient. That is a special fund which is meant for lean years and the like, and the Railway Convention Committee, the recommendations of which have been approved by this House have indicated that there cannot be any outgoings from that Fund for any other purpose. That is why they said that a loan from General Revenues could be taken. This is a device which could be adopted, but which should not be adopted if the loans are of such a nature that they cannot be repaid, that they are not invested in assets which yield additional revenue. Therefore, Madam, there is really nothing more for me to say except that I have tried to explain one or two points that were raised in this connection.

Now, Madam, certain other points of a general nature were raised, and I think that some reply is called for. One is the age-old criticism of the Budget, which we are noticing ever since we started the system of budgeting, and the criticism is there, we have always tried to grapple with this problem. It is quite common, Madam, to build up an argument like this, that there is either over-budgeting or under-budgeting, that the Estimates are not correct, that there are surrenders, that there is under-estimation of surpluses or over-estimation of surpluses, that on the Expenditure side there are surrenders and the surrenders are not made within time. Now these observations, strictly speaking, are correct and valid, and the Government have always accepted the desirability of enforcing—what I may describe as—financial discipline in these matters. These are different facets of the enforcement of financial discipline. But, Madam, we must always remember that there should be some clear objective behind enforcing such discipline; there must be such objective when we raise a particular objection. Now one thing that has been said is that if the surrenders had been within time, then probably they could be utilised by somebody else. Now I think that is over-simplification of a complex procedure in the matter of Budget, in the matter of asking for fresh expenditure, and the like. Now all of us are quite familiar that surrenders by one Ministry or by one department are not available for any other department in an easy or ready manner; if any other department has any legitimate schemes on which expenditure has to be incurred, then that process of Supplementary Demands and the like has to be gone through by that other department.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरड़िया:
हम चाहते हैं कि सप्लीमेंटरी डिमाण्ड्स में
उसका उपयोग हो जायेगा ?

SARDAR SWARAN SINGH: These are financial matters which, I would submit to the hon. Member, will take him some time before he actually grasps their full significance.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरड़िया:
मैं ग्रेस कभी भी कर सकूँ, किन्तु आप इसको
कार्य रूप में परिणत करने की कोशिश करें

SARDAR SWARAN SINGH: That is why I am attempting to explain that expenditure, particularly of a developmental character, has no ready link with the availability of funds which may be surrendered by one department or the other, particularly with the amount of deficit financing that we are undertaking. These are not substantial arguments. If there is a legitimate Head under which expenditure has to be incurred, either by the Railways or by any other department, they are perfectly at liberty to come with Supplementary Demands, and, therefore, the surrender of one Grant or the other has got very little to do with the provision of funds elsewhere which has to be justified separately. But in spite of that, I am one of those—call it orthodox—persons who believe in enforcing discipline in these financial matters. But with all the orthodoxy we have to remember that certain types of works are inherently such that we cannot enforce this discipline meticulously without retarding progress. It is for this reason that various devices have been thought of. For instance, on the suggestion of the P.A.C., one of the measures which we are trying to enforce, not only in railways but in other spheres also, is the provision initially of comparatively small amounts for what are called construction projects so that, as and when expenditure is incurred and progress is made, we can come with requests for Supplementary Demands. Now that is one method. Another hon. Member welcomed surrenders imagining at the same time that being afraid of surrenders people perhaps have got a tendency to throw money

[Sardar Swaram Singh.]
down the drain. Now I would like to assure him—although he was attempting to answer a query which was directed against me—that is not that simple; in the face of the financial controls, the control by the Auditor-General in regard to the proper maintenance of accounts and proper observance of the various procedures that are prescribed, it is not easy for any organisation to incur expenditure in that reckless manner. This, Madam, is a general problem, and there are various remedial devices that have been thought of and which, I think, are producing some results. But the particular instance which he was referring to related to a year which was rather unusual namely, 1958-59, and I think that he was referring to the difference between the surpluses as estimated and the surpluses that were thrown up. If that was worrying him, the answer is simple, because the year to which he was referring was rather a lean year, when there were elements of recession; these are normal budgetary risks which we have to face. Estimates are estimates. On the income side, particularly, estimates are based upon certain judgment of anticipated traffic, whether it is goods or passengers; the expectation may not materialise for reasons over which the Railways as such have little control as it is the general economy of the country which ultimately decides trends of traffic. Thus, there is a differential in the figures that are thrown up on that score. The Railway Board cannot be held accountable for that. But I would like to add that the points that he has thrown up are points which have been receiving the attention of the Government from time to time, and I can assure the hon. Member that the Finance officers are pretty strict in their control. Actually the administrative Ministries, or the spending Ministries, generally have this standing grouse against Finance.

Again, Madam, we in the Railways, or even in other organisations, com-

plain that the Finance section provides more checks that are necessary, and it is sometimes with great effort that we are able, on the administrative side, to persuade Finance to appreciate the growing needs of the country and the desirability and necessity of being more progressive in outlook. Therefore, let us not do something which retards our pace of progress and makes controls even more rigid than is necessary. After all, estimates are only estimates, and at the end whatever the final figures, they can easily be looked after either by the process of surrenders and re-appropriations, or by supplementary demands for grants.

Madam, even with regard to surrenders, it is not quite correct to say that departments are permitted to wait till the end. That is not correct. For surrenders also, reasonable time limits are observed; whatever are the surrenders they must be declared by certain dates. After that they have to face Parliament and public opinion in due course, if they are unable to spend usefully the amount that is left after such surrenders, if any. This, therefore, covers some of the points that were raised by my friend of the Jana Sangh Party.

Madam, I think he is also not quite familiar with the way we deal with Audit Paras. He has copiously referred to certain things which are mentioned in the latest Audit Reports recently published. These Audit Paras go to the Public Accounts Committee and there either the departments satisfy the Public Accounts Committee or the Public Accounts Committee comes to certain conclusions; action, thereafter, is taken, depending upon the findings that might be thrown up as a result of that very careful examination.

श्री विमल कुमार मन्नालालजी
चोरङ्गिया : मैं मंत्री महोदय के
ध्यान में यह ला दूँ कि बहुत से
आडिटरजनस, जो पब्लिक अकाउंट्स कमेटी
की ४२ वीं रिपोर्ट में हैं शासन के पास वर्षों

से पेंडिंग हैं—विचाराधीन हैं। तो ऐसा तो चलता है।

SARDAR SWARAN SINGH: Whatever is pending with the Government is pending, but I would like to assure him that the Public Accounts Committee, which is a Committee of the two Houses, which is a Committee of Parliament, always pursue . . .

SHRI NIRANJAN SINGH: But we can raise objections here since this is a superior body to the Public Accounts Committee.

SARDAR SWARAN SINGH: I am not saying that you cannot raise it. You are perfectly at liberty to raise those points. But you will appreciate that, if you raise a point and I put forward the Government view-point, then the matter would remain unsolved and the House will not be able to come to conclusions easily. It is for this reason that this procedure of the Public Accounts Committee is prescribed. It is a forum where all these matters are gone into in great detail; thereafter, either the paras are not pursued, due to satisfactory explanations being given, or the P.A.C. comes to certain conclusions in the light of which the Government either takes action or explains its stand before Parliament.

Now, I agree that it is the right and privilege of hon. Members to refer to these paras. But if I also fall into the temptation of trying to explain, in regard to each Audit para, the Government view-point, then there may be two contradictory standpoints before the House. It will perhaps not be quite fair to the P.A.C. that I should take a rigid stand one way or the other before they offer their findings. With regard to Audit paras., therefore, the general convention that we have been following is not to discuss these and not to take any fixed positions in advance but to wait till the P.A.C. has an opportunity of examining them. Then, either the

P.A.C. comes to appropriate conclusion, or the department explains its view-point in regard to the **Audit** paras. Either the para is not pursued, or some action is taken. That is **the** normal procedure.

The point, Madam, which I am trying to stress is that an Audit para is a para which has been thrown up as a result of Audit's examination of facts. But there may be another view-point on the facts, and to quote any para as a finally approved conclusion is not quite correct; there may be another view-point also that may emerge. For sorting out the two viewpoints we have got the P.A.C. That is the point which I wanted to mention, and it is for this reason that I do not propose to go into the merits of the cases which were referred to by the hon. Member. In his speech it is open to any hon. Member to criticise. He has only to pick up the Audit Report and say, "This is bad. This is bad and this is bad." That is not the way of dealing with the Audit paras which are still waiting for consideration by the P.A.C.

Madam, there is one other point which calls for some explanation. In a very convenient manner the hon. Member opposite tried to build up an argument about certain increases in assets. It was a very simple arithmetic in which he indulged. He said that so much was the total investment and so much was the total mileage. We have increased the assets but we have not increased the railway mileage proportionately, he said.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरड़िया:
माइलेज का भी हिसाब लगा करके, उसका गुणा भाग करके, मैं ने हिसाब बताया। आप चाहें तो अभी हिसाब किताब हाउस के सामने प्रस्तुत कर सकता हूँ।

SABDAR SWARAN SINGH: You have referred to some graphs, I know those graphs. He has argued that all capital outlay has not created

fSardar Swaran Singh.] assets. But asset, include assets invested for giving not only additional line capacity, but also a number of other assets. For instance, a very large amount of expenditure is incurred on rolling stock and the like. Therefore, to say that you have put in so much capital but your line mileage has not increased proportionately, is to take an erroneous view of incorrect arithmetic.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरड़िया :
मैंने बताया कि रोलिंग स्टॉक . . .

SARDAR SWARAN SINGH: Please wait a minute. You might recall that I did not intervene even once when you were speaking.

Therefore, Madam, the true test is what is reproduced graphically at the end of the Review, to which I made reference on the last occasion also. I do not want to go into details, but very vividly the graph at the end of the Review says that by investing so much, this is the result that is produced in terms of performance according to a number of indices. Now, these are the real tests. What is the actual performance as a result of additional assets that are pumped in; to judge it by merely the additional length of line that might be created is not a correct appreciation. Now I give way. Does he want to say anything?

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरड़िया :
मैं यह निवेदन कर रहा था कि सन् १९४७ के पहले भी जितनी असेट्स थीं, उसी मान से रोलिंग स्टॉक था, अमेनिटीज़ भी थीं और सब बातें थीं और उन सब बातों को कंसीडर करके उसी प्रोपोर्शन से मैंने बताया है।

SARDAR SWARAN SINGH: I think he has now understood the point, and he is trying to modify his original argument, for which I am happy, because we should be susceptible to

reason. The point which I would suggest for a careful digesting by him is that we have to see whether the assets that have been added have produced the proportionate results. Now, it is the result that matters, not the additional mileage or additional kilometres or additional items; the result is very vividly given out in the graph. Arithmetical calculations based on the additional crores of rupees, divided by the number of additional mileage will give an equation which might satisfy some crude mathematician, but it does not present the facts adequately. Therefore, this sort of comparison is fallacious and does not really bring out the correct state of affairs.

These were some of the broad points that were urged. One or two other—either local or some other—points were urged, and I will attempt to say something on them. Shri Niranjana Singh, my friend opposite, said something about the hardship that was caused by frequent transfers. I would recall that many of these transfers are in pursuance of recommendations made by a Committee which was constituted and over which such an eminent person as Acharya Kripalani presided and at that time he was the Leader of the Party to which Shri Niranjana Singh belongs. The Government accepted those recommendations, and we are trying, therefore, in pursuance of those recommendations, to make transfers as recommended by them. I do admit that there may be hardships, and our effort has been to try to ensure that those hardships, or those seeming difficulties, are reduced to the minimum; our approach is human. For instance, we see that normally these transfers take place in a part of the year which does not fall mid-way between the term of the students. That is, mid-educational session or mid-term transfers are very few, except for reasons of over-riding necessity or for any special reasons. Normally these transfers are at a time

when the children can go and join other schools at the new stations. The other question that has been raised is a bigger question which I think is applicable to all Central Government services, namely, that sometimes employees in the service of the Government of India have to go to places where their children cannot get education in their own language or in their own mother-tongue. That is a fact, because a Punjabi may be transferred to Madras, or an Oriya may be transferred to Maharashtra, and so on. We have generally tried to see that employees, particularly in the lower pay groups, are protected from these difficulties as much as we can. Then we have also, as the House would, no doubt, be aware, provided some hostels, where students could continue to stay; these are subsidised, so that the employees are not put to undue hardships.

I should like to congratulate my friend from Bihar, Shri Mahabir Dass, **who**, in his maiden speech—he has studied the facts and figures very carefully—has presented a picture which brings out the various targets and a number of other aspects. My friend, Shri Kumaran, who opened the debate, raised a number of points about the desirability of maintenance and the like, and I would like to assure him that the Railway Administration and the Railway organisations are fully conscious of this. There are very rigid procedures and regulations prescribed to ensure that the level of maintenance, whether of the rolling stock or track or the signalling equipment is kept high. That is the objective, and any concrete suggestions that may be forthcoming from the hon. Member or from the workers are most welcome. We would try to benefit by such suggestions; but when he tried to say, as some other hon. Members belonging to the Communist Party also tried to show, that many of the accidents were due to overwork, I am sorry that I could not accept that analysis. That is not quite correct.

One other matter which I would like to correct is that there has been no ban on the recruitment of operational staff. Even in the matter of constructional staff, we have always tried to ensure that all the necessary staff are provided. The ban **was** really on the administrative staff, and I think the House will appreciate that we should exercise a rigorous check on the expansion of purely clerical cadres and the like, for a variety of reasons. Railway is a commercial organisation; if we **can** keep the unproductive part of our expenditure at a low level, **that** should be a welcome step. So, while I know that some things are said which perhaps are palatable to the workers—I do not grudge that, but let us not create an impression as if we have tried to stop the recruitment of essential staff. Our approach has been that in regard to operational staff, constructional staff, and the staff required for maintenance purposes and the like, there is absolutely no ban. Not only that there is no ban but we are always on the look-out to locate people with the requisite training, we pick up people, and then we give them the necessary training. Therefore, it is our constant endeavour, and it will remain our constant-endeavour, to ensure that we are not under-staffed in respect of what is called the operational staff, the technical staff, or the line signalling staff, or the constructional staff.

SHRI NIREN GHOSH: The complaint is that these departments are under-staffed.

SARDAR SWARAN SINGH: If sometimes the right type of staff has not been located or has not been recruited, it is not on account of any ban, or on account of our lack of desire to provide staff. Maybe that, in certain spheres or in certain categories the staff with the requisite training or with the requisite background, may not be readily available; but even in those cases our general instructions are that every "ort

[Sardar Swaran Singh.] should be directed towards filling up whatever may be the vacancies on that score. It is necessary for me to clarify that the two issues were sought to be confused, and it was said that on account of the ban, more staff could not be recruited and, therefore, the existing staff was overworked, and, therefore, that led to fatigue and that led to accidents. This circuitous way of arguing we are accustomed to, but we should try to analyse the exact implications of what is said. So far as the effort to keep under check the purely nonproductive staff is concerned, I hope I have the support of the House because, I think, that is a desirable objective; and we should go a step further, and we should endeavour, even if it comes to modification of our procedures or the requirements of this return or that return, to cut out avoidable administrative work and try to keep that staff employed on such work at as low a level as possible. That is the direction in which we are constantly working.

THE DEPUTY CHAIRMAN: How much more time would the Minister require?

SARDAR SWARAN SINGH: Madam, it is not my intention to continue for long. In a few minutes I will try to wind up. I have practically said all that I wanted to say. I am only checking up to see if any points have remained un-replied, so that hon. Members may not feel that I have not replied to the important points raised by them. I share equally the 5 P.M. anxiety which has been expressed by the lady Member, my sister Dr. Seeta Parmanand, and I also reacted as violently as she did when I heard the news she referred to. I am not trying to shelve the responsibility. The responsibility of the Government as a whole is there, whether it is of the State Government or of the Central Government, or whether it is of the Communications Ministry, or the Railway Ministry. **I would like only to explain the**

mechanics, not with a view to evading responsibility but to give the House a picture of how this responsibility is discharged. Let us remember that law and order is not only the responsibility but the prerogative of the State Government and even if the Centre wants to put its finger in that, I think the reaction from the States is not likely to be favourable. Therefore, all I would like to state is that we should not take this view that the State Governments, or the law and order machinery in the State, sit idle over these matters. Whenever these cases are thrown up, whether they be on the road, on the railways, or in any other organisation, or in a factory . . .

DR. SHRIMATI SEETA PARMANAND: When the culprits are Government servants, the action should be more drastic. I hope that will be kept in mind.

SARDAR SWARAN SINGH: That is a little delicate ground, delicate in this sense, that even a Government servant, under the Constitution, is entitled to be treated according to the law. Therefore, the law courts will take note of the various circumstances. I would like to inform the House—it is nothing new—that in the case of those in high positions, those who are in positions of responsibility, who enjoy position in society and in the Government, the courts, when dealing with their cases, always take a very strict view. This is the judicial part of it, and there is very little that the Government can do. When the Government goes to the court, it also goes as a party, as the prosecutor, and there the Government also is subject to all that the other party is subject to. It is for Parliament to decide whether the existing law on these points is adequate or not.

DR. SHRIMATI SEETA PARMANAND: For offences of this type—for molestation—capital punishment is meted out in the United States and in the U.K. A Government servant guilty of such an offence, while on duty, has to be punished drastically.

SARDAR SWARAN SINGH: I am not quite sure as to whether we can, in this country, have a law making such offences punishable with death, because the other day we were trying to discuss in the other House a Resolution where death sentence was sought to be abolished even for those offences for which it is provided now. But that is a different matter. What I want to say is that I have some experience of the relevant penal provision, and I can say that it is not the actual softness of those provisions, but the availability of adequate proof in each case which really matters. About that I need not say anything further. I would like to assure the House that this is a matter which is causing Government a very great deal of concern; very energetic action for prosecuting those cases and for taking other action also, wherever we can—preventive and punitive—is vigorously pursued. There are also the Railway Protection Force and the Railway Police—the latter an organ of the police that is with the State Government but which works for the Railways—as also the normal police and the other normal railway machinery. We are not failing for want of co-ordination or co-operation. That is what I would like to assure the hon. lady Member and the hon. Members of the House. Certain types of offences, whether they are on the railways or outside, are such that they are very bad, and energetic and prompt measures have to be, and are taken, for bringing the offenders to book whenever such offences take place.

There is only one other point which I have to deal with. Some reference was made to Rule 149. One thing that I would like to emphasise is that this Rule is not invoked without careful reference to the context. Secondly, it is invoked only in exceptional cases, for instance in cases of accidents, corruption and so on, to stop such things. Then too only in very exceptional cases is the provision resorted to. The total number of cases in which this Rule

has been invoked is small and, therefore, there is no substance in the suggestion that the power is indiscriminately invoked and that it is utilised for purposes other than the legitimate purposes. That suggestion, I submit, is not quite correct.

I find there is one other matter which I have to deal with. More than one hon. Member on both sides of the House, said something about reorganising the zones. This is a matter about which we keep an open mind. Operational necessity and effective use of the facilities, these are the main deciding factors in this respect, and whenever it was considered necessary, new zones were created. For instance, the Northeastern and the Northeast Frontier Zones were created, after the first big overhaul of the Railway Systems took place when only six zones were initially created. If it is found that, in any part of the country, the requirements are such that any other organizational changes are required, as for instance divisionalisation as opposed to the district system, or even the creation of new zones, each case would be considered on merits, from the point of view of operational necessity; we need not import regional or local considerations while considering a matter of this nature.

j Madam, I am sorry I have taken a little more time than I should have. But I have attempted to cover all the points. Thank you.

Smu NIREN GHOSH: The hon. Member, Shri Deokinandan Narayan, urged that the allocation for passenger amenities be increased from the present figure of Rs. 3 crores to Rs. 6 crores, or be increased to something better. Will the hon. Minister say something on that?

SARDAR SWARAN SINGH: I think that this provision, with the picture of the resources that is before us, is adequate. Secondly, I would urge