

[Prof. G. Ranga.]

considerate. He was kind to the new Members; he was chivalrous to our lady Members also. (*Applause.*) I am confident, Sir, that he will make an excellent Deputy Chairman here and will bring credit to you and to this House.

SHRI GOVINDA REDDY (Mysore): Coming from the home State of Shri Krishna Moorthy Rao, I would like to say a few words associating myself with the sentiments expressed by yourself and Shri Ranga here. Mr. Krishna Moorthy Rao, as you were pleased to observe, was a conspicuous figure not only in the Bar in Mysore, but also in the field of literature. And he did yeoman service as a Congressman. Mr. Krishna Moorthy Rao, Sir, apart from other qualities of head and heart, has got very winning manners. No better instance could be given, Sir, of this than the place he has secured in the heart of hon. Shri Diwakar. Diwakarji is a statesman *cum* scholar, and it is hard to secure a place in his affections, but Shri Krishna Moorthy Rao has laid effective seige to his affections and has stolen his heart, and I do not wonder, Sir, if he does steal more if he has not already done so. He has got very winning manners and he has got the ability and the wisdom to fill the place, to be a Deputy of yourself, Sir. I heartily congratulate him on behalf of myself and the Members on my side.

THE LEADER OF THE COUNCIL (SHRI N. GOPALASWAMI): Mr. Chairman, I thought the congratulations were conveyed very adequately by you, Sir, on behalf of the whole House. I did not think at that time any separate congratulations were necessary. As two hon. Members have already intervened to convey their congratulations, as the Leader of the House, I thought it might be considered inappropriate if I kept silent. I will, therefore, Sir, only say that I agree with you in every word that you said about Mr. Krishna Moorthy Rao. I have absolutely no hesitation in saying that he will bring to his new office qualities which would make him a thumping success as Deputy Chairman. (*Applause.*)

SHRI KRISHNA MOORTHY RAO (Mysore): Mr. Chairman, words fail me. I am simply overwhelmed by the kind words spoken by the hon. Members in this House, and also by the practically unanimous vote by which they have elected me as Deputy Chairman of this august House. Sir, it will be my constant endeavour to maintain and enhance dignity and decorum in this House. I thank you.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1952-53—GENERAL DISCUSSION— *continued*

THE MINISTER FOR RAILWAYS AND TRANSPORT (SHRI LAL BAHADUR): Mr. Chairman, I am thankful for the constructive suggestions made by the hon. Members of this House during the two-day general discussion. Government have been criticised for certain omissions and commissions. Some of the criticisms may be justifiable, but I dare say that most of them, coming from the Members of the Communist Party, were wholly unjustified. One of the Members of the Communist Party in one sentence tried to condemn every aspect of the Railway Administration. He said that the railway employees were dying of starvation, and that railway journey was nothing but a tyranny and a torture. He could have as well said that the Railways should be scrapped and we should do without them. These criticisms, I venture to say, are wholly unfair and unjust. They are one-sided, highly-exaggerated and absolutely uncalled for.

I should like to congratulate Shri Ranga on his constructive approach to the problem of the Railways and the suggestions made by him. As regards return tickets, week-end tickets, etc., we shall perhaps be able to consider the proposal after some time, as we are at present short of coaches; we do not have the number of coaches that we really require. I would like to inform the House that we are doing our best to get them. During the last four years

1,800 coaches have been delivered to us, and 1300 are already on order. Regarding the suggestions for more Janata Expresses on other lines and sleeping berths for third class railway passengers, I can assure Shri Ranga and other Members of this House that they will receive my most earnest consideration.

One of the Members of this House suggested that we were not able to build up our workshops and factories and that we mostly depended upon imports. It is true that we have to go to the foreign markets for our locomotives, but it does not mean that we are not giving high priority to the manufacture of locomotives and their components in our country. I do realise that the pivot of the Railway organisation is the building up and development of factories and workshops. We have every desire, Sir, to become self-supporting in the matter of manufacture of locomotives in the next few years.

As regards amenities to passengers, I might tell the House that on a rough calculation the expenditure comes to about Rs. 6 or Rs. 7 crores a year. This naturally includes all the new railway coaches which have been commissioned in accordance with the standard we have prescribed. The provision made in the Budget for amenity works at various small stations comes to Rs. 1.24 crores for the year. I may also inform the House that on each Railway, passenger amenities committees are being formed which will advise us regarding amenities for passengers.

The restoration of old railway lines is one of our major plans of this year's programme, and it has been rightly emphasised that this should be done as soon as possible. We have already made a plan for the next five years in the hope that during this period all the dismantled Railways which are really essential and useful would be restored. The hon. Member, I am sure, will not worry if a particular line is restored and the other is not in a particular year. During the prescribed period we hope to complete our programme according to plan.

Complaints have been made in this House regarding leakage of revenue through ticketless travel and pilferage of goods. I shall not go into the various steps taken to prevent them, but there is no doubt that greater efforts will have to be made to stop them altogether. This will not be an easy task, but we have to fight the evil with vigour and strength.

The question of regrouping has been naturally discussed more than any other subject in this House and elsewhere too. As regards regrouping, I have nothing more to add to what I have said in my Budget speech. Some difference of opinion on such an important matter as the regrouping scheme is quite understandable, but I appeal to all to consider the scheme with a dispassionate mind. It is after long deliberations that this scheme has now been finalised and put into action, for which this House has rightly complimented Shri Gopalaswami Ayyangar, and with which I feel happy to associate myself. Shri Gopalaswamiji has shown uncommon courage in implementing this scheme of integration of Railways within a very short time, considering that this problem was under consideration for the last 30 years. I would not like to defend the scheme by putting forth further arguments, as arguments do not generally end controversy. The actual working or the implementation of the scheme will alone prove its efficacy and its merit or demerit. Let the scheme, therefore, be tried and worked for some time, and then let us see if the criticisms levelled against it are justified or not. I have said before, and I have no hesitation in repeating now, that if the public interest demands it, I shall not hesitate to get it re-examined and to do what is in the best interests of the Railways as well as the public.

Shri Guruswami has asked us to explain how it would be possible for the present General Managers to cope with the work of the new zones which have now become much bigger than before. I have got the details, but I will not take the time of the House by going into those details. But I am prepared to explain our new reorganisation scheme

[Shri Lal Bahadur.]

to Shri Guruswami outside this House, and I have no doubt that he will feel satisfied that with our present reorganised scheme and with the pooling of the resources of the different Railways which existed before, we will without any difficulty be able to function more efficiently and effectively.

SHRI H. N. KUNZRU (Uttar Pradesh): Can the hon. Minister, for the benefit of the House, describe the salient features of the new technique invented by Shri Gopalaswami Ayyangar?

SHRI AKHTAR HUSSAIN (Uttar Pradesh): On a point of order. Is it permissible for an hon. Member to interrupt another hon. Member during a speech which he is delivering and to call upon him to interrupt his speech to make a statement or to deliver his speech in a manner required by the Member making the interruption?

SHRI C. G. K. REDDY (Mysore): The hon. Minister has yielded in this instance.

AN HON. MEMBER: Is the point of order raised relevant?

MR. CHAIRMAN: Not relevant.

SHRI LAL BAHADUR: If the hon. Member wants it, I shall deal with it later, after I have finished with one or two other points.

I would like to say a few words about the inconvenience caused to third class passengers. Overcrowding is a very common feature and is known to all of us. It cannot be denied that conditions have considerably improved from what they were during the war and even during the four or five years after the war. But still I do realise that the conditions are far from satisfactory, and special efforts will have to be made to bring about improvement in every direction. I can only assure the House that with the resources at our command and in accordance with our working capacity I shall never hesitate to go to the farthest limit to bring about a radical change in the existing conditions of the third class railway passengers. It may take time.

SHRI B. GUPTA (West Bengal): May I ask the hon. Minister to tell us exactly what steps he will take? (*Interruption.*)

SHRI LAL BAHADUR: It may take time, but I am clear in my mind that nationalised Railways should give top priority to this problem and even from self-interest point of view their first job is to cater to the needs of those who are their main financiers.

One more point was made by Shri B. G. Kher. He recommended the abolition of classes. It should no doubt come from him as one who is really a man of the masses. The ideal, I agree, is worth pursuing. But I do not want to take any hasty step in that direction. I have no doubt about one thing in my mind that with the new air-conditioned coaches there is hardly any need for first class compartments. I would not like to express my opinion very definitely one way or the other just at present. But I do feel that the abolition of first class is a measure which should be considered by the railway authorities at the earliest. Various suggestions have been made and put forward by hon. Members but as the time at my disposal is very short, I cannot go into them just now.

SHRI H. D. RAJAH (Madras): Sir, one point I want to know. He did not refer to converting II class into I class. That is a trick.

SHRI B. G. KHER: May I request you, Sir, to protect us from these interruptions? I think it would be hard on us if these friends continue interrupting us whatever may be its effect on the hon. Minister. (*Interruption.*)

SHRI LAL BAHADUR: I was just telling you about the various suggestions made by several hon. Members. The suggestions are really important and they should be given due weight. I have no doubt about that. But as I told you, the time being very short at my disposal, it is not possible for me to go into them in detail. I can only assure the House that they will be fully examined and the needful will be done. Not only that, but I also

propose to inform the hon. Members about the steps we might take.

Just now Shri Hriday Nath Kunzru asked me to throw some light on the reorganised scheme of the zones and the working of the offices of the General Managers. With effect from 1st April 1951 the Railway Board have assumed in the various Directorates special functions for furnishing technical guidance to the Railway Administrations and the different heads of Departments of the Railways now correspond direct with the Railway Board in a number of matters. This has afforded adequate relief to General Managers particularly in the disposal of technical and day-to-day operational matters. The General Managers' organisation is also being suitably adjusted to enable it to cope with its responsibilities of supervision and control over the larger railway system under its charge. On Railways which were worked on the District system, several Regional Offices have been created within the zones as intermediators between the District offices and the Headquarters. The Regional Superintendents deal with a large proportion of the work that was being dealt with at the Headquarters office previously. The pressure at the Headquarters office has thus been reduced. Members are aware that on other Railways there are several Divisions. The Divisional Superintendents and the Regional Superintendents are experienced officers who should know their work well. The Regional Superintendents, having to look after smaller areas compared with the jurisdiction of the Headquarters Organisation, can exercise more effective and efficient supervision. In day-to-day operational matters the Railway Board can obtain information direct from the Regional or Divisional offices. The Headquarters officers i.e. the General Managers are now not called upon to deal with certain matters which they had to in the old organisation. So this reorganisation of the zones will be helpful in getting the work done soon and I hope it will be done very well as well. So I do not want to go into further details but as I have said before, if any Member of this House wants to understand the scheme in

detail, I will be most willing to explain it to him.

I shall also like to deal with one or two points referred to by Shri Guruswami. I have got one or two notes and I shall, with your permission, like to read them.

DR. RADHA KUMUD MOOKERJEE (Nominated) : Sir, will the multiplication of the Regional officers add to the cost?

SHRI LAL BAHADUR : No, they will not. As I said we are not putting new persons in charge of Regions. The resources of all the integrated Railways have been pooled and officers with appropriate experience have been placed in charge of various Regions. In the overall cost of the revised organisations, there need not be any additional cost.

Sir, Shri Guruswami raised the question of setting up a permanent tribunal to which matters which were not agreed upon between the Railway Administration and the Unions could automatically be referred. As a result of discussions with the All-India Railwaymen's Federation towards the end of last year, in which Mr. Guruswami himself took a very prominent part, the Government have agreed to set up a negotiating machinery in three tiers. At the lowest level, the recognised branches of Unions would contact the District or Divisional officers. The Head Offices of the Unions, as opposed to the branches, would contact the General Managers, and the Railway Board would deal with the two Federations of Unions. Matters not settled at the lower stages could come up to the higher stage. Certain other matters of all-India importance like pay scales, allowances, etc. could only be discussed between the Federations and the Railway Board. If agreement between the Federations and the Railway Board could not be reached on any important matter, it was open to Government to agree to a reference being made to an *ad hoc* tribunal which would be composed of equal number of representative of labour and the Railway Board

[Shri Lal Bahadur.]
with a neutral Chairman. Government reserves its right to accept, modify or reject the decisions of the tribunal if it consider it necessary to do so in exercise of its powers as Government as separate from its position as an employer.

This negotiating machinery has come into being only from the 1st of January 1952. We have yet had no cases which it has been found necessary to refer to a tribunal. When a few such cases are available, it would be time enough to set up the tribunal.

Mr. Guruswami also said that a tribunal should be set up for dealing with punishments. After discussions with the All-India Railwaymen's Federation towards the end of last year, we have already agreed to liberalise the disciplinary rules to the extent that any class III employee who is dismissed or removed from service has now a right to ask for a revision by the General Manager and to request that before the General Manager disposes of his application, he should consult the Railway Rates Tribunal. This is about as far as we could go under present conditions and the All-India Railwaymen's Federation has also agreed to it. This provision came into effect from the 1st May 1952. It is too early for any change to be made.

From the Members of the Communist Party a persistent complaint was made that Government have not honoured the assurance given to the staff that due to integration they would not be transferred against their wishes. The complaint is entirely misconceived. I must make it clear that the assurance that the staff would not be transferred without their consent was given only in respect of the North-Eastern and Eastern Railways. In respect of the Central, Southern and Western Railways all that was said was that transfers would be kept down to the minimum.

SHRI P. SUNDARAYYA (Madras) : Why this difference may I know, Sir ?

SHRI LAL BAHADUR : Yes, the difference is because there was no controversy in regard to the Southern, Central and Western Railways.

SHRI P. SUNDARAYYA : If there is controversy, then you will agree.

SHRI LAL BAHADUR : Well, we will see what happens. But when the scheme was under consideration, the whole scheme of the South was to practically agreed to without any difference of opinion. As regards the Eastern and North-Eastern Railways, Members are aware that controversy has arisen and is still persisting. With a view to satisfying the employees, my predecessor, the hon. Shri Gopalaswami Ayyangar, assured the employees that they would not be transferred without their consent. This applies only in the case of the Eastern Railway and the North-Eastern Railway.

SHRI P. SUNDARAYYA : Will he not extend the same privilege to the other zones ?

SHRI LAL BAHADUR : The hon. Member has confused the issue. I want to make it clear because the misunderstanding has been created that the railway employees of the other zones will not be transferred without their consent. It is bound to affect the administration if an idea like that fills the mind of the workers. So I want to make it clear, as I have now made it clear, that that formula does not apply to the Railways of the South. It only applies to the Railways I have just mentioned and I again give that assurance that they will not be transferred without their consent.

SHRI P. SUNDARAYYA : May I ask a question, Sir ?

MR. CHAIRMAN : He has made it clear that there is difference between the North-Eastern and Eastern Railways and the Southern Railway. So far as the Southern Railway is concerned, the transfers will be kept down to the minimum; so far as the North-Eastern and Eastern zones are concerned, persons will not be transferred against their will.

SHRI P. SUNDARAYYA : I was going to ask whether he is going to reconsider this.

MR. CHAIRMAN : When the question arises, not now.

SHRI LAL BAHADUR : References were also made to the lack of medical facilities in Railways. Although I do not claim that there is no scope for improvement or for expansion in the medical facilities available to railway servants, I would point out that these are already greatly in excess of what is available to the general public. Schemes for improving and expanding these facilities are still under consideration and will form part of the expenditure which it is proposed to earmark for staff welfare. The expenditure on medical, health and welfare services in 1952-53 is estimated at Rs. 3.18 crores as against Rs. 2.93 crores in the previous year. It was said that the officers are being given free medical facilities and most of this money is being provided for them. I may make it clear that this is absolutely wrong, and the bulk of these facilities and the medical arrangements are being made for the lower staff and other workers in the Railways. I would also like to add that it has been decided to establish sanatoria for T.B. patients. It is proposed to provide 300 beds and we want to open at least 2 hospitals with 300 beds.

I have practically done, Sir, and if you permit me I shall say a few words in Hindi as well. In fact, I wanted to start in Hindi but as you desired me to speak in English first, I have myself gladly complied with your wishes. I only hope, Sir, that in the great task I have been entrusted with, I shall have the fullest cooperation of this House and the people of our country and last but not least, the workers and officers of the Railways.

SHRI LAL BAHADUR :

श्री लाल बहादुर : माननीय चेयरमैन महोदय, मैंने अभी कुछ बातें रेलवे विभाग के सम्बन्ध में कहीं.....

SHRI RAJAGOPAL NAIDU (Madras) : Sir, we will have no grievance if the hon. Minister is repeating in Hindi what he said in English. If the hon. Minister is bringing forth some new points than.....

MR. CHAIRMAN : No, he is just translating it in Hindi.

SHRI LAL BAHADUR : Sir, I shall be very brief.

SHRI LAL BAHADUR :

श्री लाल बहादुर : मैंने अभी कुछ बातें रेलवे के सम्बन्ध में बतलाई और जो बहुत से ऐतराजात यहां किये गये, जो बहुत सी समालोचनायें हुई, उनके बारे में भी मैंने कुछ बातें कहीं। जो ऐतराजात किये गये, जो समालोचनायें या टीका-टिप्पणियां की गई, उनके बारे में मैं ज्यादा कहना नहीं चाहता हूं। लेकिन यह मैं जरूर कहना चाहता हूं कि बहुत सी टीका-टिप्पणी इस ख्याल से नहीं की गई कि रेलवे के अन्दर सुधार हो बल्कि इसलिये की गई कि चूंकि गवर्नमेंट के खिलाफ कुछ कहना है और गवर्नमेंट को बुरा-भला कहना है, इसलिये इस ख्याल से बहुत सी टीकायें की गई। मैं यह माननीय सदस्यों के ऊपर छोड़ता हूं कि वह इस बात का फैसला करें कि इस हाउस के अन्दर उनका क्या रुख होना चाहिये और आया यह मुनासिब है कि हर तरह की बात, जिम्मेदारी या गैरजिम्मेदारी की, कह दी जाय या यह मुनासिब है कि हम जो बात कहें वह इस ख्याल से कहें कि वह जनता के हित की बात है और गवर्नमेंट को उसे बतला कर उसके द्वारा जनता का फायदा किया जा सके।

मैं दो-तीन बातें खास तौर पर आपके सामने कहना चाहता हूं। एक तो तीसरे दर्जे के सफर का सवाल है। बहुत ज्यादा इस बात पर जोर दिया गया कि थर्ड क्लास की हालत

[Shri Lal Bahadur.]

बहुत खराब है और थर्ड क्लास के मुसाफिरों को सफर करने में बहुत तकलीफ होती है। मैं यह मानने के लिये तैयार हूँ कि थर्ड क्लास के सफर में लोगों को काफी तकलीफ होती है और मैंने पहले भी कहा था और अब भी कहना चाहता हूँ कि थर्ड क्लास के सफर की तकलीफ के बारे में जो मेरी जानकारी है, वह किसी दूसरे से कम नहीं है क्योंकि हम लोगों ने न सिर्फ पहले बल्कि इस जमाने में भी थर्ड क्लास में बराबर सफर किया है और हमारा ध्यान हमेशा इस बात पर गया है कि हम थर्ड क्लास की हालत को सुधारें। आज सबसे बड़ा सवाल जो थर्ड क्लास की यात्रा में है, वह भीड़ का है, ओवरक्राउडिंग (overcrowding) का है और मुझे समझ में नहीं आता कि तीसरे दर्जे में सुधार कैसे हो सकता है, जब तक कि भीड़ को, ओवरक्राउडिंग को कम न किया जाय। यह सही है कि डिब्बों की शक्ल बदली जा सकती है, उसकी सीट्स चौड़ी की जा सकती है, उसमें पंखे लगाये जा सकते हैं। ये बातें तो सब की जायेंगी और की जा रही हैं लेकिन जब तक कि इस ओवरक्राउडिंग के मसले को हल न किया जाय, तब तक जो सहूलियत और आराम हम तीसरे दर्जे के मुसाफिरों को देना चाहते हैं वह नहीं दे सकते।

आज हमारी सबसे बड़ी दिक्कत यह है, जैसा कि मैंने पहले भी बताया, कि हमारे पास गाड़ियाँ कम हैं, कौचेज (coaches) कम हैं। और अगर गाड़ियाँ कम हों तब यह समझना कि हम ओवरक्राउडिंग आसानी से कम कर देंगे, यह काफी कठिन बात है। मैं भी यह समझता था कि मैं यह कह दूंगा कि हर गाड़ी में दो थर्ड क्लास के डिब्बे नये लगा दिये जायें, एक इंटर क्लास का डिब्बा नया लगा दिया जाय और हम समझते थे कि आसानी से ओवरक्राउडिंग

कम हो जायगी और जगह ज्यादा मिल जायेगी। मगर आज हमारे पास जो कौचेज की संख्या है उसमें यह भी हमारे लिये संभव नहीं है, मुमकिन नहीं है, कि हम ज्यादा डिब्बों को लगा सकें।

9 a.m. दो, दो थर्ड क्लास और एक इंटर क्लास के

डिब्बे हर गाड़ी में हम लगा सकें, यह भी मुमकिन नहीं है। बल्कि हालत तो यह है कि अगर हम ४०, ५० या १०० डिब्बे बाहर निकालते हैं, सफर करने वाली गाड़ियों से बाहर ले आते हैं, ताकि उसकी सीटों को बदला जाय, उसमें पंखे लगाये जायें, उसका नया इंतजाम किया जाय, तो इन १०० डिब्बों को हटा देने से ओवरक्राउडिंग और बढ़ जाती है और हमें डिब्बों की कमी पड़ जाती है, कौचेज की कमी पड़ जाती है। तो आज सबसे बड़ी दिक्कत इस बात की है कि जो आज कौचेज की कमी है, जो गाड़ियों के डिब्बों की कमी है, उसको पूरा करें। जब डिब्बों की कमी को हम पूरा कर लेंगे तो जो नया इंतजाम हम ओवरक्राउडिंग को कम करने के लिये और थर्ड क्लास के मुसाफिरों को आराम पहुंचाने के लिये करना चाहते हैं, वह कर सकेंगे। इस वक्त हम इस इंतजाम में लगे हुए हैं कि अपने देश में भी कौचेज बनायें। हमारी फैक्ट्रीज (factories) और वर्कशाप्स (workshops) ने उन्हें बनाना शुरू कर दिया है और हम इस बात को काफी महत्व देते हैं कि हम अपनी फैक्ट्रीज में और वर्कशाप में इस काम को आगे बढ़ायें। बाहर के मुल्कों से हमने १८०० गाड़ियाँ मंगा रखी हैं, जो हमें मिल गई हैं, १३०० गाड़ियों का आर्डर है। अगर हम उन्हें और बढ़ा सकें तो हम बढ़ाने को तैयार हैं। लेकिन मैं चाहता हूँ कि माननीय सदस्य इस बात को अच्छी तरह समझ लें कि हमारी मंशा यह नहीं है कि हम थर्ड क्लास के मुसाफिरों को आराम न पहुंचावें, या थर्ड क्लास की गाड़ियों की सूरत को न बदलें। बल्कि हमारी दिक्कत यह है कि अगर उस काम को हम आज करना भी चाहते

हैं तो हम दूसरी जगह जाकर फंस जाते हैं, जिससे कि थर्ड क्लास में ओवरक्राउडिंग और बढ़ जाती है। इसलिये इस दिक्कत को समझते हुए आपको इस बात को महसूस करना चाहिये कि हम इस काम को करना चाहते हैं और अगर उसमें कुछ समय लगे तो उसमें किसी किस्म की परेशानी और घबराहट नहीं होनी चाहिये।

SHRI GOVINDA REDDY : About third class waiting rooms has the hon. Minister anything to say ?

SHRI LAL BAHADUR :

श्री लाल बहादुर : जहां तक थर्ड क्लास के वेटिंग रूम का सवाल है और लैवेटरीज (lavatories) का सवाल है, उसके बारे में मैं यह विश्वास दिला सकता हूं कि हमने जितना खर्चा उसके लिये रखा है उसके जरिये हम पहले थर्ड क्लास के वेटिंग रूम और थर्ड क्लास के लैवेटरीज वगैरह का इंतजाम करेंगे। मैं तो यहां तक कहने को तैयार हूं, हालांकि बात बहुत मुनासिब नहीं है, कि फर्स्ट और सैकेंड क्लास के आराम को थोड़े दिन के लिये पीछे रख देंगे। जैसा मैं ने कहा, बात इसलिये मुनासिब नहीं है कि जो फर्स्ट क्लास और सैकेंड क्लास का किराया देते हैं वे इस बात के अविकारी हैं कि उन्हें फर्स्ट और सैकेंड क्लास का पूरा आराम मिले। लेकिन थर्ड क्लास के मुसाफिरों ने बहुत बड़ी तकलीफ उठाई है और इंडर क्लास के मुसाफिरों ने भी उठाई है। आज पचासों साल से उस मुसीबत को बर्दाश्त कर रहे हैं। इसलिये अगर हम फर्स्ट क्लास और सैकेंड क्लास का बहुत अच्छा इंतजाम इस वक्त न कर सकें और सारा खर्चा थर्ड क्लास और इंडर क्लास में लगाने की कोशिश करें तो मैं समझता हूं कि फर्स्ट क्लास और सैकेंड क्लास के मुसाफिरों को वह तकलीफ अगले एक-दो साल तक बर्दाश्त करने को तैयार रहना चाहिये, ताकि थर्ड क्लास के मुसाफिरों को आराम पहुंच सके।

मैं यह भी आपको बतलाना चाहता हूं कि आज-कल जो थर्ड क्लास के वेटिंग हाल की व्यवस्था है उसको मैं बदलना चाहता हूं। मैं चाहता हूं कि थर्ड क्लास के जो वेटिंग हाल हैं, वह एक छप्पर की तरह न हों, एक वेटिंग शौड की तरह से न हों। मैं उनकी शकल बदल देना चाहता हूं। मैं सचमुच उनको एक बड़े कमरे की शकल में बदल देना चाहता हूं जो इस तरह का हो कि उसमें लोग आराम से रह सकें। उन्हें मैं रिटायरिंग रूम (retiring room) की शकल में बदल देना चाहता हूं। थर्ड क्लास के डेवलपमेंट (development) और एमेनिटीज (amenities) के लिए ३ करोड़ खर्चा रखा गया है। मेरी यह कोशिश है कि अगर मुमकिन हो सका तो इनमें ५० लाख खर्चा या एक करोड़ खर्चा और बढ़ा दिया जाय। (हर्षध्वनि)। गो कि मैं आपको बतला दू कि पिछले साल जो ३ करोड़ खर्चा इसके लिये रखा गया था वह पूरे का पूरा खर्च नहीं हो सका और कुछ बच गया है।

SHRI H. P. SAKSENA (Uttar Pradesh) : Why was it like that, may I know?

SHRI LAL BAHADUR :

श्री लाल बहादुर : यह सवाल खर्चे की कमी का नहीं है बल्कि यह सवाल काम करने की शक्ति का है; हमारी कैपेसिटी (capacity) काम करने की क्या है, हम कितना काम कर सकते हैं, हमारे टेक्नीशियन्स (technicians) और हमारे इंजीनियर्स कितना काम कर सकते हैं। जो इस तरह के काम हैं, खास तौर से जो टेक्निकल हैंड्स (technical hands) हैं उनकी काम करने की शक्ति पर यह बात निर्भर रहती है। इसलिये वह खर्चा खर्च नहीं हो सका। लेकिन कोशिश करने में कोई भी बात नहीं उठा रहो गई। मैं यह चाहता हूं कि हमारी काम करने की शक्ति बढ़े और अगर जरूरत पड़े तो ३ करोड़ से भी ज्यादा हम सुविधा देने के काम में खर्च कर सकें। और जो

[Shri Lal Bahadur.]

सुविधा हमें देनी है उन सुविधाओं को देने की कोशिश करें ।

PANDIT S. S. N. TANKHA (Uttar Pradesh) : May I know, Sir, if that money has lapsed with the end of the financial year?

SHRI LAL BAHADUR :

श्री लाल बहादुर : इसकी सही पोजीशन (position) तो मुझे मालूम ही है लेकिन मैं इसके बारे में पता लगाऊंगा । मेरा समय कुछ ज्यादा होता जाता है इसलिये मैं और बातों को इस समय नहीं कहूंगा । सिर्फ एक-दो बातें जो कि कही गई थीं, उनके बारे में कहूंगा । यहां यह कहा गया है कि जो लोग इस समय रेलवे यूनियनों में काम कर रहे हैं और यूनियनों के पदाधिकारी हैं और रेलवे में काम कर रहे हैं उन सब की नौकरी खतरे में है । उनको खास तौर से नौकरी से हटाया जा रहा है । यह बात मेरी समझ में नहीं आई कि यह कहां से और कौन सी ऐसी संस्था है, कितने लोग हैं, जिनकी नौकरी खतरे में है । यह बात महज इसलिये कही जा रही है कि वह लोग सरकारी रेलवे यूनियन के पदाधिकारी हैं । जहां तक मुझे मालूम है, इस समय दो फंडेशन हैं । एक तो आल-इंडिया रेलवे फंडेशन है, जिनका सम्बन्ध रेलवे से है, रेलवे बोर्ड या रेलवे मिनिस्ट्री से है । और हमने उनको रिकग्निजेशन (recognition) भी दे दिया है । मेरे ख्याल में दोनों यूनियनों के हजारों मेम्बर और सैकड़ों अफसर और पदाधिकारी हैं । उनके साथ हमारा सीधा सम्बन्ध है और वह हमसे मिलते-जुलते रहते हैं । उन के जरिये हमारा काम होता है । लेकिन उनमें से महज सभापति या मंत्री होने के कारण नौकरी से हटा दिया गया हो, ऐसी बात मुझे कहीं भी नहीं दिखलाई पड़ी । लेकिन हां, यह बात जरूर है कि अगर कोई काम ठीक न करे और यूनियन का पदाधिकारी बन

जाय और इस से उसके खिलाफ कोई कार्यवाही न की जाय, तो इस तरह से सरकार का काम और रेलवे का काम अच्छी तरह से चलना नामुमकिन हो जायगा । मैं चाहता हूं कि जो यूनियन में काम करते हैं और जो उसके पदाधिकारी हैं, वह रेलवे के काम में सहयोग करें और इसके लिये मैं उनका स्वागत करता हूं । मगर रेलवे यूनियन के पदाधिकारी होने का मतलब यह नहीं है कि काम में सुस्ती की जाय और काम अच्छी तरह से न किया जाय । हर वक्त, सरकारी वक्त में भी, यूनियन के काम या ट्रेड यूनियन के काम में लगे रहें तो यह बात उन के लिये मुनासिब नहीं है । जितनी उनकी ड्यूटी है, जितना उनका काम है, वह उसको पहिले पूरा करें । जहां तक यूनियन के सवाल हैं उनको वह हमारे सामने रखें और हम उसे अपनी तरफ से पूरा करने की कोशिश करेंगे । अगर वह इस बात में किसी तरह का भ्रम पैदा करेंगे तो यह बात दोनों के लिये यानी रेलवे मिनिस्ट्री के लिये और रेलवे कर्मचारियों के लिये अच्छी नहीं होगी और इससे काफी दिक्कतें पैदा हो जायंगी ।

मैं अन्त में इतना कहना चाहता हूं कि हमारा जो रेलवे का राष्ट्रीयकरण है, यह एक बहुत बड़ा काम गवर्नमेंट ने उठाया है । हम इसको आइन्दा के लिये एक नई नीति के आधार पर चलाना चाहते हैं । ऐसा ब्रिटिश गवर्नमेंट के ज़माने में रेलवे लाइन्स सिर्फ डिफेन्स (defence) के ख्याल से, या सिक्योरिटी (security) के ख्याल से चलाई जाती थीं । मगर हमने इस नीति को बिल्कुल बदल दिया है । मुझ से पहले वाले मंत्री श्री गोपालास्वामी जी ने सन् १९५० ई० में इस बात का फैसला किया था कि भविष्य में हम रेलों को केवल फायदे के आधार पर ही नहीं चलायेंगे, बल्कि जनता के हित में, अवाम के फायदे के ख्याल से चलायेंगे । इसलिये आप यह देखें कि इस समय करोड़ों रुपये की स्कीम को हमने अपने हाथों

में लिया है; जिसमें कि हमारा कोई फायदा नहीं है बल्कि नुकसान है। यह हम इसलिये ले रहे हैं ताकि हम रेलों को फैलायें और खास तौर पर पिछड़े हुए इलाकों की जनता को आराम पहुंचावें। इसलिये हम ने ब्रिटिश गवर्नमेंट के जमाने की पुरानी नीति को बिल्कुल बदल दिया है।

यह सही है कि हम अपना रिजर्व फंड (Reserve Fund) रखते हैं, डेवलपमेंट फंड (Development Fund) रखते हैं, डिप्रीसियेशन फंड (Depreciation Fund) रखते हैं और जनरल रेवेन्यू परपज फंड (General Revenue Purpose Fund) रखते हैं। अगर हम कोई नेशनलाइज्ड कन्सर्न को चलाना चाहते हैं तो उसके लिये यह जरूरी बात है कि वह स्वावलंबी हो, सैल्फ-सपोर्टिंग हो। अगर ऐसा नहीं हुआ तो यह एक बहुत बड़ी कमी होगी। मैं तो हिन्दुस्तान की आर्थिक हालत में, मौजूदा माली हालत में यह समझता हूं कि जो हमारे नेशनलाइज्ड कन्सर्न हैं, जिनका हम राष्ट्रीयकरण करना चाहते हैं, जो गवर्नमेंट इन्डस्ट्री हैं, वह सब स्वावलम्बी हों, सब सैल्फ-सपोर्टिंग हों। अगर नेशनलाइज्ड इन्डस्ट्री सैल्फ-सपोर्टिंग न हों तो मैं समझता हूं कि जनरल रेवेन्यू (general revenue) में इसका बोझा पड़ेगा और यह हिन्दुस्तान की इकानामी (economy) के लिये एक ड्रेन (drain) होगा और इस तरह से यह पनपने वाली नहीं है। मैं समझता हूं कि किसी भी इन्डस्ट्री के राष्ट्रीयकरण का यह उसूल होना चाहिये कि वह फायदे पर चले, जनता के हित के लिये चले और अपना खर्चा अपने आप निकालें। जनरल रेवेन्यू में अपना कुछ हिस्सा दें जिससे देश का फायदा हो सके। यह उसूल जो मैंने आपसे कहा, किसी भी समाजवाद के लिये ठीक है। हमारे देश के लिये तो मैं यह साफ समझता हूं कि अगर हम इस नीति से काम न लेंगे और अपनी इन्डस्ट्रीज को स्वावलम्बी न बना सकें तो यह हमारे देश के लिये एक

खतरनाक बात होगी। इसलिये हम अपनी नई नीति के अनुसार जितना ज्यादा से ज्यादा रेलवे में, पैसेंजर की एमेनीटीज में, थर्ड क्लास के इन्तजाम में, हम जितना ज्यादा से ज्यादा फायदा कर सकें, फायदा पहुंचा सकें, पहुंचावेंगे। हम उतना रिजर्व जरूर अपने पास रखेंगे जितना कि हमें नये इंजनों को बदलने के लिये, नई लाइनों को बनाने के लिये जरूरी होगा। इसके लिये हमारे पास करोड़ों का रिजर्व है। अगर हम इस तरह का फंड नहीं बनाते हैं तो हमको बहुत मुश्किलों का सामना करना पड़ेगा। हम यह नहीं कर सकते हैं कि जो हमारे इंजन चार साल के बाद खराब हो जाते हैं उनको हम चलाते रहें और इस तरह से मुसाफिरों को खतरे में डाल दें और रास्ते में ही गाड़ी रुकी रहे। इसलिये फंड को रखना जनता के हित में है। इसलिये इस तरह का रिजर्व होना बहुत जरूरी है। अगर हम इस तरह का फंड नहीं जमा करेंगे तो जो मैंने आपको बातें बतलाई हैं उनको करना हमारे लिये नामुमकिन होगा। इसलिये हमारी यह नीति है, जिस नीति से हमको आगे रेलवे का डेवलपमेंट करना है और जनता को फायदा पहुंचाना है। इसके लिये यह जरूरी है कि हमको फंड रखना चाहिये और इसी आधार पर हमको भविष्य में चलना चाहिये।

मैं सारे सदस्यों का अनुगृहीत हूं जिन्होंने मेरी बात को सुना और विचार किया। मैं फिर अन्त में आपको विश्वास दिलाना चाहता हूं कि इस समय हर एक को मिल कर काम करना चाहिये। जो हमारी नई नीति है, पांच साल की योजना है, पांच साल का रेलवे का प्लान है, उसमें आप सब लोगों की हमको पूरी मदद मिलेगी। मैं खास तौर से अपने रेलवे कर्मचारियों और अफसरों से निवेदन करना चाहता हूं कि उनको इस नये दृष्टिकोण से भविष्य में काम करना चाहिये। मैं जानता हूं कि हमारे पैसेंजर रेलवे कर्मचारियों से और अफसरों से मुलायम बात सुनना चाहते हैं।

[Shri Lal Bahadur.]

ब्रिटिश गवर्नमेंट के जमाने में जो हमारे एडमिनिस्ट्रेशन की नीति थी और वह जिस मशीनरी से काम करती थी उस में जनता और अफसरों के बीच में एक बहुत बड़ी खाई थी। मैं यह चाहता हूँ कि वह खाई बिल्कुल खत्म हो जाये।

आज समय बदला है और इस बदले हुए समय में हम सब इस डैमोक्रेटिक रिपब्लिक में इन तमाम करोड़ों जनता के सरवेंट्स (servants) हैं जिनके बदौलत हम रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन

काम कर रहे हैं या बहैसियत मिनिस्टर के या मੈम्बर के इस हाउस में काम कर रहे हैं। इसलिये जरूरत इस बात की है कि एक नया दृष्टिकोण, एक नया आउटलुक (outlook) हमारे अफसरों में, हमारे रेलवे कर्मचारियों में आवे और साथ ही साथ अवाम का, जनत का, लोगों का, यह भी फर्ज है कि वह अफसरों को या रेलवे में काम करने वालों को अपना एक काम का नौकर समझें। अक्सर मैंने देखा है कि हमारी तरफ से भी ज्यादाती होती है, हम जरूरत से ज्यादा शान दिखलाते हैं और डाट-फटकार से काम लेते हैं और समझते हैं कि ये हमारे नौकर हैं। आपका समझने और हमारे समझने में से यह ज्यादा अच्छा है कि जो नौकर है वह समझें कि वह नौकर हैं और जरूरत यह है कि हमारा काम उनकी मदद करना हो और उनका काम हमारी मदद करना हो। अगर इस तरह से मिलजुल कर काम करें तो कोई सन्देह नहीं है कि आगे आने वाला जमाना अच्छा होगा, हमारा देश आगे बढ़ेगा और खास कर इस बहुत बड़े संगठन रेलवे के जरिये हम अपने देश का और अपने अवाम का भला करेंगे।

KHWAJA INAIT ULLAH (Bihar) :

خواجہ عنایت اللہ (بہار) :

ابھی آنریبل منسٹر نے شروع شروع میں فرمایا ہے کہ پیسمنٹ کی اہمیت

لئے کچھ کمیٹیاں ہر ریپورٹ میں بنائی جائیں گی۔ میں یہ پوچھنا چاہتا ہوں کہ ان کمیٹیوں میں کس طرح کے لوگ ہوں گے اور کیا اس میں اس ہاؤس بھی ممبر ہوں گے یا نہیں؟

SHRI LAL BAHADUR :

श्री लाल बहादुर : अभी तो मेरे पास इसका ब्यौरा नहीं है कि मੈम्बरों में कौन-कौन होंगे लेकिन इस में सन्देह नहीं है कि अगर माननीय सदस्य चाहेंगे तो बहुत खुशी से मैं इस हाउस के मੈम्बरों को शामिल करूंगा।

DR. P. C. MITRA (Bihar)

डाक्टर पी० सी० मित्रा (बिहार) : टी० बी० के ट्रीटमेंट के वास्ते तीन सौ बेंड्स का हास्पिटल खोलने जा रहे हैं तो वह नया सैनेटोरियम होगा या हास्पिटल में ही सीट्स रिजर्व रहेंगी ?

SHRI LAL BAHADUR :

श्री लाल बहादुर : जहां तक मैं समझता हूँ, नया सैनेटोरियम खोला जायगा और वह तीन सौ बेंड्स का सैनेटोरियम होगा।

DR. P. C. MITRA :

डाक्टर पी० सी० मित्रा : वह सैनेटोरियम किस स्थान पर बनाने का निश्चय हुआ है ?

SHRI LAL BAHADUR :

श्री लाल बहादुर : अभी इस का निश्चय नहीं हुआ है।

MR. CHAIRMAN : All these questions might be put later. The speech is over now and the Budget debate is closed.

STATEMENT RE. ADVERSE TRADE BALANCE

MR. CHAIRMAN : There was a motion the other day regarding the huge adverse balance of trade resulting in a deficit of 40 crores in the month of April alone. The hon. Minister has agreed to make a statement on that question now.