

[Dr. P. Mandal]

Sir, the Minister has withdrawn the increased freight rates for foodstuff, pulses and milk. The freight rate has increased in all other concerned articles. After all, the increased charges will be realised from the common people on consumer goods. So in every respect heavy burden will be borne by the common people.

There is one thing not spoken by anybody else. This is regarding permission from the guards to valid platform ticket holders. The guards issue certificates for permission to valid platform ticket holders from which railway station platform tickets are available. But they may issue certificate for permission to the passengers without platform tickets from which railway station platform tickets are not available.

The rigidity of the rules particularly in regard to platform tickets should be relaxed for such railway stations where there is no separate counter for sale of such tickets. There are finger-court railways stations like Delhi, Bombay, Madras and Howrah where there are separate counters for platform tickets throughout the 24 hours. For such stations, the rigidity of the rule in regard to platform tickets for the issue of guard's certificate for permission is reasonably applicable. For all other railway stations where platform tickets are not available from separate counters for 24 hours, the rigidity of platform tickets for the issue of guard's certificate for permission should be relaxed. Otherwise, it will bring undue hardship to intending and innocent passengers. The counter for selling of tickets is closed 5 minutes before the arrival of the train. Platform tickets are also sold from the same counter. So if platform tickets are available then tickets are also available. So are also genuine and innocent passengers will feel great difficulty when they reach the railway station for important and essential work just after the arrival of the train. There are also reports of clashes on this issue. Considering all these aspects, the necessary revised order may kindly be issued immediately for public benefit.

Now I would request the Minister to

look into the question of the appointment of scheduled castes and scheduled tribes candidates to fill the quota reserved for them in railway appointments in category-wise. Though there is a Home Ministry circular on the question of the reservation quota in promotions, it is not followed. So there is a shortfall in the appointments in the railways category-wise. If the quota is to be filled, then the members of these communities should be provided in the Railway Public Service Commission and in the Departmental Promotion Committee. Otherwise, these vacancies reserved for them will remain unfilled.

Now I want to bring to the notice of the Railway Minister a point concerning my district. My district of Bankura is very backward. When I was travelling in the Kalka Mail, I asked a Chief Engineer of P.W.D. of West Bengal who was with me as to why all the chimneys are burning on the northern side of the Damodar river. As you know, the Damodar divides Bankura and Burdwan. The Damodar river itself is in the Bankura district. The Chief Engineer replied that it is because there is road and railway lines on the northern side whereas there are no such facilities available on the other side.

I would ask the Minister to give some facilities by way of a new line, the Bishnupur-Satragachhi line, which is only 70 miles. Then the B.D.R. Railway should be taken up. It is narrow gauge. If it is connected with Tarkesar, it will be a boon to the public. It may be connected with Burdwan. If there is a bridge on the Damodar river at Sadarghat for rail and road, it would help. The existing line Bishnupur to Howrah via Kharagpur is 120 miles. If it is connected with Tarkesar which is only 50 miles, 70 miles will be saved.

I thank you for the opportunity given to me.

श्री जार्ज फरनेजीज (बम्बई दक्षिण) :
दूसरे लोगों ने चाहे जो आशाएं और अपेक्षाएं इस सरकार से की हों लेकिन मैंने तो किसी

भले काम की आशा इस सरकार से कभी नहीं रखी है। इस वास्ते जब रेलवे का नया बजट नन्दा जी ने पेश किया तो मेरी कोई अपेक्षा भंग नहीं हुई। जिन लोगों ने बहुत आशायें इस सरकार से रखी थीं उन्हें इस बजट को देख कर परेशान होना पड़ा। लोगों ने इस सरकार से नई रोशनी और नई दिशा के बारे में कुछ गलत ख्वाब देखे थे। यह विचार रखनेवाले सभी लोगों को मैं इस सरकार का समर्थन करने वाले एक अखबार, **मेनस्ट्रीम**, में से एक ही वाक्य पढ़ कर सुनाना चाहता हूँ :

"If the Railway Budget is any indication, the economic direction of the Indira Gandhi Government of today is hardly different from that of the Indira Gandhi Government of yesterday when Shri Morarji Desai was a decisive figure in it."

SHRI SONAVANE : What is the date of this comment ?

श्री **जार्ज फरनेंडीज** : 28 फरवरी।

सरकार ने तीसरे दर्जे के किराये में जो कुछ बढ़ोतरी की थी, उसने उसको जरूर वापस लिया है। इसके साथ ही अनाज पर जो फोट रेट बढ़ाया था, उसको भी वापस ले लिया गया है। लेकिन मैं इस बजट के सिलसिले में नन्दा जी से दो प्रश्नों का उत्तर बिल्कुल ठोस और स्पष्ट रूप से चाहूँगा।

पहला प्रश्न यह है कि क्या उनके इस बजट से हिन्दुस्तान से सामान्य नागरिक का जीवन और अधिक परेशानी का होगा या ज्यादा आसानी का होगा। दूसरा प्रश्न यह है कि क्या उनके इस बजट से रेलवे में प्रवास करने वाले गरीब इन्सान को कोई नई राहत और कोई नई सुविधा मिलेगी।

एक तीसरा प्रश्न मैं विशेष रूप से श्री गुलजारीलाल नन्दा से पूछना चाहूँगा, उनके

रेलवे मंत्री होने के नाते नहीं, और वह यह कि क्या इस बजट से, या इस नई दिशा से, अठारह लाख रेल कर्मचारियों के जीवन में, उनके भविष्य में, उनकी इज्जत और स्टेटस में कोई भी परिवर्तन या फर्क होने वाला है।

मेरी धारणा है कि इन तीनों प्रश्नों का उत्तर अगर श्री नन्दा ईमानदारी से देंगे—और मैं जानता हूँ कि उनमें ऐसा करने की कुव्वत है—तो उनका उत्तर होगा : नहीं।

किरायों और भाड़ों में जो वृद्धि की गई है, थर्ड क्लास के किराये और अनाज के भाड़े में वृद्धि को वापस लिये जाने के बाद भी उससे सरकार को अगले साल 26 लाख रुपया मिलने वाला है। जैसा कि माननीय सदस्य श्री कुन्टे ने कहा है, शहरों में आने वाली तमाम खाने-पीने की चीजों, सब्जी, दूध, अंडे, सिग्रेट, बीड़ी आदि पर फोट रेट बढ़ाने का परिणाम यह होगा कि साधारण आदमी का जीवन ज्यादा मंहगा हो जायेगा। अगर श्री नन्दा यह समझते हैं कि अनाज के भाड़े में वृद्धि को हटा कर यह बोझ कुछ कम हो जायेगा, तो उनकी यह उम्मीद बिल्कुल गलत है।

श्री नन्दा ने अपने भाषण में यह तर्क दिया है कि खर्चा बढ़ रहा है और इसलिए रुपये की जरूरत है। मैं रेलवे की पूरी आर्थिक व्यवस्था पर वृत्त नहीं कर सकता हूँ, क्योंकि आज समय का अभाव है। श्री पुनाचा से लेकर कई माननीय सदस्यों ने इस पर रोशनी डाली है। जब लोग सरकार में रहते हैं, यदि वे उस समय अपनी राय ईमानदारी से रखने की हिम्मत रखें, तो अच्छा हो। सरकार से बाहर आने के बाद ईमानदारी से अपनी राय देना आसान होता है। अगर सरकार में रहते हुए लड़ाई की जाये, तो अच्छा हो।

इस समय मैं इतना जरूर कहना चाहूँगा कि श्री नन्दा का सारा मंत्रालय उन्हीं पुराने

[श्री जार्ज फरनेन्डीज]

नौकरशाहों द्वारा चलाया जा रहा है और यह बजट भी उन्हीं पुराने नौकरशाहों द्वारा नौकरशाही दिमाग और विचारों के अनुसार बनाया गया है।

मंत्री महोदय कहते हैं कि रुपये की कमी है। मैं उन के सामने रिपोर्ट बार्ड दि रेलवे बोर्ड ग्रान इंडियन रेलवेज, 1968-69 में से एक ही बात की और उन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। 1967-68 में रेलवे का इस्तेमाल करने वाले पैसंजर्ज का संख्या 227,59,00,000 थी, लेकिन 1968-69 में वह संख्या 227 करोड़ से घट कर 223 करोड़ पर आ गई, अर्थात् एक बरस में 4 करोड़ मुसाफिर कम हो गये। हिन्दुस्तान की आबादी बढ़ गई, लेकिन रेलवे पर प्रवास करने वालों की संख्या घट गई! मैं चाहूंगा कि श्री नन्दा इस प्रश्न का जवाब दें कि यह संख्या क्यों घट गई। वह हमें नौकरशाहों का उत्तर न द, जो कहेंगे कि डिप्रेशन आया है—पता नहीं, वे क्या-क्या कह सकते हैं। क्या वह संख्या घटने का कारण यह है कि बिना टिकट यात्रा करने वालों की संख्या 4 करोड़ बढ़ गई है? यात्रियों की संख्या पिछले साल की तुलना में 4 करोड़ बढ़नी चाहिए थी, जैसे कि वह हर साल बढ़ती है, लेकिन बढ़ने के बजाये वह एक साल में 4 करोड़ घट क्यों गई? क्या बिना टिकट यात्रा करने वालों की तादाद 8 करोड़ तक पहुँच गई है? या क्या लोग रेलवे के कार्य से इतने निराश हो गये हैं कि उन्होंने रेलवे में यात्रा करना छोड़ कर बस, टैक्सी या बेलगाड़ी आदि के द्वारा, या किसी तरह भी यात्रा करना शुरू कर दिया है? श्री नन्दा विशेष रूप से यह भी बतायें कि क्या रेलवे यात्रियों की संख्या में कमी का कारण यह तो नहीं है कि देश में गरीबी इतनी

बढ़ गई है कि लोग रेलवे में यात्रा करने में भी तकलीफ महसूस करने लगे हैं। अगर इन प्रश्नों का उत्तर ईमानदारी से दिया जाये, तो मंत्री महोदय दस बीस करोड़ रुपये के जिस घाटे का जिक्र कर रहे हैं, उस के सही कारणों का पता चल सकता है।

मुझ से पहले बोलने वाले वक्ताओं ने बताया है कि रेलवे में किन-किन मामलों को ले कर पैसा बर्बाद होता है। इस बारे में सैन्सुज और कई दूसरी बातों का जिक्र किया गया है। पिछले साल की इस रिपोर्ट में बताया गया है कि “क्लेम्ज पेड ग्रान एकान्ट ग्रफ पासलंज डेमेज्ड ग्रार लास्ट” के कारण, अर्थात् चोरी से या और किसी कारण से पासलों के गायब हो जाने के कारण, रेलवे को 10 करोड़ रुपये देने पड़े। दस करोड़ रुपया बहुत पैसा है। आज सुबह ही श्री के० के० शाह ने बताया कि एक करोड़ रुपये से पांच हजार मकान बनाये जा सकते हैं, जिसका मतलब है कि दस करोड़ रुपये से पचास हजार मकान बनाए जा सकते हैं और अगर रिवाल्विग फंड की व्यवस्था की जाये, तो रेलवे कर्मचारियों और अन्य बेघर लोगों के लिए न जाने कितने मकान बनाए जा सकते हैं।

रेलवे के आफिसरज, रेलवे बोर्ड के अफसर, इतने भूटे लोग हैं कि वे इस रिपोर्ट की मार्फत इस सदन को गुमराह करने की कोशिश करते हैं। इस रिपोर्ट के पेज 126 पर कहा गया है: “परसेटेंज ग्रफ सम पेड इन कम्पेन्सेशन टु ग्रस अरदिग्ज—1.47”। यह तो गुमराह करने का तरीका है। रेलवे बोर्ड का कहना है कि पूरे साल में रेलवे की जो ग्रामदनी रही, उसका 1.47 परसेंट कम्पेन्सेशन के रूप में दिया गया। लेकिन इस ग्रामदनी में सिर्फ रेलवे की गुडज से प्राप्त ग्रामदनी नहीं रखी गई है, बल्कि पैसंजर्ज से, दूसरे डंग से, ब्याज से, सब तरह से, रेलवे के पास जो पैसा

आया, उस तमाम पैसे में से कितना कम्पेन्सेशन के रूप में देना पड़ा, रेलवे बोर्ड की तरफ से यह हिसाब हमारे सामने रखा गया है।

सिर्फ फ्रेट की कमाई में से रेलवे को कम्पेन्सेशन के रूप में दस करोड़ रुपया देना पड़ रहा है। इस का अर्थ यह है कि 2 प्रतिशत से भी ज्यादा रकम रवेन्यू में से निकल जाती है। आखिर 2 प्रतिशत एक बड़ी रकम है, जिस का मतलब यह है कि हर पचास रुपय की कमाई में से एक रुपया अनाधिकृत ढंग से निकल जाता है, चोरी के खाने में डाल दिया जाता है। यह मामला बहुत गम्भीर है। इस से प्रकट होता है कि गुडज और क्लेमज के मामले में इतने बड़े पैमाने पर चोरी होती है।

दूसरी गुमराह करने वाली बात है क्लेमज के सेटलमेंट के बारे में।

यह लोग कहते हैं कि

Average time taken in settlement of claims shown against claims 1,2,3 etc. : 38.2 days. Average time taken in settlement of claims shown against item 8 : 30.83 days.

अध्यक्ष महोदय, इस से बड़ी झूठी बात और नहीं हो सकती है यह आप समझ सकते हैं अगर रेलवे क्लेमज के बारे में कुछ जानकारी आप रखते होंगे। मुझे एक चिट्ठी आज ही आज घर से निकलते निकलते मिली है। यह है कोई आर० पी० जोशी रेलवे क्लेमज एजेंट मैं इन को जानता नहीं, पहली बार इन की चिट्ठी यह आई है :

R.P. Joshi, Railway Claims Agent.

“Dear Sir,

Claims Department of Central Railway—Maladministration.

Claim notice given on behalf of the claimants through advocate, are delivered in the office of the Chief

Commercial Superintendent (Claims Branch), Central Railway, New Administrative Building, D. N. Road, Bombay-1, by hand delivery. The claim notices are not even acknowledged for months together.

दूसरा वाक्य देखिए :

Claims arising on account of damage caused to perishable traffic due to delay in delivery, are invariably repudiated arbitrarily on stereotyped printed forms without obtaining transit details and without investigating the causes of delay. If the Railway Administration is requested to disclose transit details, no reply is given although repeated references are made including demiofficial letters.

और अंत में वह लिखते हैं :

“Majority of claims are settled according to the so-called settling rate, decided by the Claims Branch, which has not been revised since 1956.”

मैं चाहूंगा कि नन्दा जी इस की जांच करें। एक और हमारे मित्र हैं, वह भी रेलवे क्लेमज एजेंट हैं, बहुत गरीब व्यक्ति हैं। पिछले तीन माल से जब से मैं इस सदन में आया हर महीने उनकी चिट्ठी घाती है, उनकी यह शिकायत है कि वर्षों से हम लोगों के क्लेमज को पूरा नहीं करने हैं और यहां इस तरह से झूठे तरीके से सदन को गुमराह करने का तरीका चलता है।

तो इस तरह से जो रुपये की बरबादी होती है अगर इस रुपये की बरबादी को रोकने वाली बात हो तो मैं समझता हूँ कि लोगों के पास जा कर और ज्यादा फ्रेट लगा कर उन की परेशानी बढ़ाने का काम न करना पड़े और मैं ने जो पहले प्रश्न आप के सामने रखा उस का जो नहीं कर के उत्तर देना पड़ता है वह आप को न करना पड़े।

[श्री जार्ज फरनेन्डीज]

दूसरे, जहाँ तक मुसाफिरोँ का मामला है क्या एमेनिटीज आप दे रहे हैं ? इस सदन में भी, मैं तो कभी कभी हैरान हो जाता हूँ, जब कहा जाता है राजधानी एकाप्रेस चाहिए। मैं पूछता हूँ किस गरीब के लिए राजधानी एक्सप्रेस चलती है ? मुझे कभी कभी हैरानी हो जाती है, जब यह माँग की जाती है कि बम्बई से यहाँ तक राजधानी एकाप्रेस चलाओ, लेकिन किस के लिए ? बम्बई के किसी गरीब के लिए या दिल्ली के किसी गरीब के लिए ? बम्बई दिल्ली लाइन पर कोई भी थर्ड क्लास पैसेजर जो गरीबी में लाचारी में चलने वाला है उस के लिए ? कौन जाता है इन राजधानी एक्सप्रेसों में ? इसलिए खत्स करो इन बातों को। हम लोगों का भी दिमाग कुछ बिगड़ा हुआ है। साधारण मुसाफिर जो हैं उन की कोई परवाह नहीं होती है। और मुझे तो कहना पड़ा कि जब रेलवे के फर्स्ट क्लास के फेयर्स बढ़ते हैं तो एस पीज का फायदा होता है, दुनिया में और किसी का फायदा नहीं होता है हम लोगों का फायदा होता है क्यों कि मुफ्त में पास और इस के ऊपर फर्स्ट क्लास का एक और थर्ड क्लास का किराया मिलता है। तो हम लोगों का फायदा है, दुनिया में और किसी का फायदा नहीं है। सदन के सदस्यों का फायदा जरूर हो जाता है। हर साल लाख लाख रुपये के फायदे होते हैं। सौ दो सौ या तीन सौ चार सौ का फायदा एक एक को हो जायगा। इसलिए हम लोगों का भी जो दृष्टिकोण है वह बहुत बिगड़ा हुआ है इस मामले में, सड़ा हुआ है कुछ हद तक। मैं नन्दा जी से पूछना चाहूँगा कि नन्दा जी, इस नई रोशनी में, इस नई दिशा में, बम्बई से निकली हुई नई हवा में साधारण आदमी के लिए कोई भी नई सुविधा, कोई भी एक नई चीज आप ने दी है कि अब रेलवे में तुम्हारे लिए बत्ती मिलेगी, पानी मिलेगा, पंखा रहेगा या धीर चीजों को छोड़ दीजिए, बँठने के

लिए जगह मिलेगी ? खिड़की से अन्दर जाना नहीं पड़ेगा, दरवाजे से जा सकेंगे ? इतना भी आप कहिएगा कि अब किसी भी मुसाफिर को यह शिकायत न रहेगी कि उसे खिड़की से घुसना पड़ा, अब उसे दरवाजे से जाने में कोई परेशानी नहीं होगी ? लेकिन अग्रधक्ष महोदय, यह समस्या है और इस के ऊपर मंत्री महोदय के बजट में उन के भाषण में, उन के सारे सोचने में कोई तो मुझे ऐसी चीज दिखाई नहीं देती है। मैं तो यहाँ तक कहूँगा, बम्बई से मैं आता हूँ। एक अरसे से बम्बई की सबबन गाड़ियों को लेकर आपके मंत्रालय के पास शिकायतें आ रही हैं। वह जो महिलाओं के लिए डिब्बे रहते हैं वह तो पिजड़े हैं, एक दरवाजे से आओ, एक दरवाजे से जाओ। तो उनके लिए कम से कम दो दरवाजे वाले डिब्बे तो लगवा दीजिए। पता नहीं कितनी आप के मंत्रालय के पास उन लोगों की, औरतों की, बम्बई के मुसाफिर एसोशिएशन की औरतों की चिट्ठियाँ आ गईं लेकिन अभी तक एक ही दरवाजा उन महिलाओं के लिए, दफतरों में जाने वाली कारखानों में जाने वाली महिलाओं के लिए उन डिब्बों में है। उन की ऐसी ही अवस्था है। और बम्बई के सबबन पैसँजर्स की हालत तो हम जानते हैं नन्दा जी। मेरी तो आप से प्रार्थना है कि बजट तो आप का मंजूर हो ही जायगा, क्योंकि आपका समर्थन करने वाले बहुत से दूसरे लोग हैं, हम तो आप का विरोध जरूर करेंगे, लेकिन यह पास हो जाने के बाद आप मेरे साथ बम्बई चलिए थर्ड क्लास में और बम्बई में चल कर सबबन गाड़ी में एक दिन सुबह शाम हम लोग चक्कर लगाएं....

श्री नन्दा : आप सपोर्ट करें, मैं चर्लूंगा।

श्री जार्ज फरनेन्डीज : हम दोनों चलें और चक्कर मारें, कोई दिखाने के लिए नहीं बल्कि इसलिए कि हम लोगों को पता लगे कि क्या हालत है...

(रेलवे मंत्री श्री नन्दा) : आप बड़े आदमी हैं, इसलिए मैं अकेले ही चलूंगा।

श्री जार्ज फरनेन्डोज : नहीं नहीं, आप हमारे साथ चलिए।

श्री नन्दा : अच्छी बात है।

श्री जार्ज फरनेन्डोज : हम दोनों साथ चलें मैं यह बात जानबूझ कर कह रहा हूँ क्योंकि कल के टाइम्स आफ इंडिया में मैंने एक लेख पढ़ा एक नौकरशाह का। एक दूसरे नौकरशाह के बारे में वह लिख रहे हैं जो बाद में पालिटिशियन बन गए थे, उस तरफ बैठे कुछ दिन के लिए बाद में मर गए। उनके लिये वह यह कह रहे हैं जब हमारे यह मित्र अपने चुनाव क्षेत्र में प्रचार करने के लिए गए 1967 के चुनाव में वह बम्बई से चुन कर आये थे, बाद में उनकी बहन वहाँ से चुन कर आई, तो पहली बार उनके सामने हिन्दुस्तान की गरीबी क्या है, भोंपड़ियों की हालत क्या है, पानी की समस्या क्या है, पहली बार इसकी तस्वीर उनके सामने खड़ी हो गई। तो ऐसे बहुत से लोग इन्मुलेट हुए हैं। गरीबी क्या है, थर्ड क्लास की मुसाफिरी क्या है, पानी बिना रहना क्या है, मकान बिना रहना क्या है, इसका पता इनको नहीं होता। घोषणा देना आसान है—गरीबी हटाओ, बेकारी हटाओ लेकिन उसको समझना चाहिए और मैं चाहूँगा कि अगर कहीं उस जीवन में हम लोग फंस जायं तब उसकी रोशनी हम लोगों को कुछ ज्यादा मिलेगी और उसके लिए मैं चाहूँगा कि हम लोग इस काम को करें।

एक आखीरी जुमला कर्मचारियों के बारे में कह कर मैं समाप्त करता हूँ। मुझे मालूम है कि भेरा समय नहीं है लेकिन आप बहुत उदार दिल के आदमी हैं, इसलिए दो मिनट दीजिए।

मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कर्मचा-

रियों के बारे में कहा है कि हम लोगों के रिश्ते बहुत अच्छे रहे। अब रहे या नहीं रहे, इसमें मैं इस समय नहीं जाता हूँ, नन्दा जी ज्यादा जानते हैं उस चीज को, लेकिन एक बड़ी बात कही कि :

The steady increase in the number of staff from year to year has been reduced and controlled with difficulty in the last few years and efforts will continue to keep the number of staff down to what is absolutely necessary.

अब अध्यक्ष महोदय, यह बात सही है कि कर्मचारियों की संख्या घट गई लेकिन नन्दा जी, अफसरों की संख्या क्यों बढ़ गई? कर्मचारियों की संख्या जहाँ घट जाती है वहाँ आपके अफसरों की संख्या कैसे बढ़ जाती है। यह चीज मुझे कुछ समझ में नहीं आती है। इन्होंने जो आंकड़े वाली रपट दी है उसी में से मैं आपको पढ़कर बता दूँ।

श्री नन्दा : मैडिकल परसोनेल के कारण...

श्री जार्ज फरनेन्डोज : नहीं नहीं, मैडिकल परसोनेल पिछले साल था। पिछले साल मैंने पूछा था तब वह बोले कि मैडिकल परसोनेल बढ़ा है। अब की बार मैडिकल परसोनेल नहीं है। यह ऊपर वालों का भाई भतीजा-वाद है। ऊपर वालों का कोई भाई भतीजा हुआ, उन्होंने देखा नवजवान है, बेकार है लगाओ इसे कहीं पर। अब इसमें देखियेगा पिछले साल क्लास 1 एण्ड 2 में 6742 थे। इस साल वह 6835 हो गए। यानी 93 बढ़ गए। और क्लास 4 में 7,94846 थे जो घट कर 7,82,343 रह गए। यानी दो हजार और घट गए। अफसर बढ़ गए, कर्मचारी घट गए। यह बात कुछ समझ में नहीं आती। यह पता नहीं कौन सी स्कीम चला रहे हैं कि अफसरों को बढ़ाओ, कर्मचारियों को घटाओ। और आप इनकी तारीफ करते हो। आपको मैं दोष नहीं देना हूँ। यह किसी ने

[श्री जार्ज फरनेन्डीज]

लिख कर दे दिया आप को और आपने पढ़ दिया। इसमें यह लिखा है :

I would like to refer at this point to the view that has been often expressed that the Railway Administration is top heavy and to point out that the cost of the officer cadre on Railways (excluding medical staff who are employed mainly as a welfare measure) was only 0.88 per cent of the railway earning in 1968-69 against 1.13 per cent in 1950-51 and has shrunk to 2:1 per cent of total staff costs etc.

यानी अध्यक्ष महोदय, अपनी जान बचाने के लिए यहां जो टीका होती है उसको एंटीसिपेट करके पहले ही उसका उत्तर दे दिया। अपना बचाव करने का यह जो तरीका है.....

श्री नन्दा : इसके ऊपर क्या उत्तर है आप का ?

श्री जार्ज फरनेन्डीज : अब मुझे समय नहीं है। लेकिन मैं जरूर इसका खुलासा करूंगा क्योंकि यह तो आप जानते हैं न कि डिजरायली ने कहा है :

There are lies, dam lies and statistics—these statistics are dam lies.

तो आप के मुंह से सदन को और दुनिया को गुमराह करने का जो सिलसिला है यह इसका मैं जरूर विस्तार से आपको खुलासा दे दूंगा। इन कर्मचारियों के मामले में एक चीज और सुनियेगा और वह है शिड्यूल्ड कास्ट्स एण्ड शिड्यूल्ड ट्राइव्स के बारे में। मुझे अफसोस है, मैं हैरान हूँ जब रेलवे बोर्ड के अफसरान बेशर्म बन कर लिखते हैं कि क्लास 4 के लिए भी इनको शिड्यूल्ड कास्ट्स और शिड्यूल्ड ट्राइव्स के लोग नहीं मिलते हैं, मैं क्लास 1 की बात समझ सकता हूँ, हालांकि मैं इस बात को भी नहीं

मानता कि क्लास 1 के लिये नहीं मिलते, ये सब जो ऊंचे दर्जे के पढ़े लिखे लोग हैं ये नीचे दर्जे के आदमी जो ऊपर उठते हुए नहीं देख सकते, लेकिन क्लास 4 के लिए रेलवे बोर्ड की रपट के पेज 62 पर जो लिखा है और जिसको यह सदन बिना किसी प्रश्न के मंजूरी करे, यह बड़ी अजीब बात है। इसमें ये लिखते हैं :

Scheduled Castes reservation

Brought forward from previous year that has been filled	1,847
Post reserved during the year	962
Number actually appointed	1,306

यानी 600 क्लास 4 की जगहें शिड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों से नहीं भरी गई।

इसी तरह से शिड्यूल्ड ट्राइव्स के बारे में सुनिए :

Scheduled Tribes

Brought forward from previous year	1,687
Post reserved during the year	547
Actual appointments	372

मुझे शर्म लग रही है, सभापति महोदय। इस सदन को शर्म आनी चाहिए। कहां है संविधान, कहां है...आपकी नीतियां, कहां हैं आपकी सारी बातें? आज चौथे दर्जे के लोग बेकार हो कर दिल्ली, मद्रास और हिन्दुस्तान के कौने कौने में राइकों पर घूम रहे हैं और आप कहते हैं कि ये जगहें नहीं भरी गईं। सभापति महोदय, यह मामला बहुत ग्रहम है। कर्मचारियों के बारे में इस बजट में आपने कोई भी नई दिशा बताने का काम नहीं किया है।

इस समय 3 लाख कैंजुअल मजदूरों की समस्या है। नन्दा जी, मेरी हाथ जोड़कर आप से प्रार्थना है, इस साल में चाहे और कुछ मत कीजिए, लेकिन कैंजुअल सिस्टम को रेलवे से जरूर खत्म कर दीजिए, मैं आपको दुआ दूंगा।

सभापति महोदय, इसी तरह से लाइसेंसड पोर्टर्ज का मामला है। लाइसेंसड पोर्टर्ज के बारे में जो कमेटी बनाई गई थी, उसकी रिपोर्ट आ चुकी है, लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। पिछले साल, नन्दा जी, आपकी जगह पर जो मंत्री जी बैठे थे, उन्होंने आश्वासन दिया था, उस आश्वासन का क्या हुआ? उसके लिए तो अब हम आपसे ही पूछेंगे। आज हालत यह है कि जब तक शरीर में ताकत है, मेहनत करेंगे और जब ताकत नहीं रहेगी तो फुटपाथ के मेहमान बनेंगे। इसलिए इनके वास्ते कुछ भी कीजिए। इस रेलवे लाइसेंसड पोर्टर्ज एन्क्वायरी कमेटी की रिपोर्ट को मंजूर कीजिए।

अन्त में एक बात कह कर बंध जाऊंगा। नई रेलवे लाइनों की जो चर्चा चल रही है, उनमें बम्बई से मंगलोर तक लोकल लाइन की मांग बहुत दिनों से चल रही है और पिछले 20 वर्षों में जो भी व्यक्ति इस मंत्रालय में आकर बैठा हमारे मित्र पाटिल साहब जब रेल मंत्री थे तो बम्बई जा कर कहा करते थे तूफान आये, लेकिन 20 वर्षों भाली नहीं और अभी 20 वर्षों ताही होना नहीं। लेकिन अगर कहीं बम्बई में या मंगलोर में या कारवाड़ में तूफान भूच जाय, तो हो सकता है। लोग अब इस चीज को समझ बैठे हैं कि सरकार इन्हीं बातों को समझती है, जब तक कोई तूफान नहीं मचेगा, इस सरकार के कानों पर जूँ नहीं रेगेंगी। नन्दा जी जब आप इस बहस का उत्तर दें, तो मेहरबानी करके कुछ ठोस बात बताइये कि कितने वर्ष लगेगे, 5 वर्ष, 10 वर्ष या 20 वर्ष ठोस बात बताइये। हम यहां रहें या न रहें, लेकिन कौंकण रेलवे कब तक पूरी हो जायेगी। वहां की जनता की यह 100 वर्ष पुरानी मांग है...

श्री नन्दा : इतनी जल्दी ठोस बात मानेंगे तो वह ठोस नहीं होगी।

श्री जार्ज फरनेबीज : आप कुछ ठोस बात

कहिये, निश्चित टाइम की बात कीजिये। मेहरबानी करके हमारे इस क्षेत्र की जनता की इस शिकायत को दूर करने में मदद कीजिए।

इन शब्दों के साथ, सभापति महोदय, आप को धन्यवाद देते हुए अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री बि० गौतम (बालाघाट) : सभापति महोदय, हमारे क्षेत्र बालाघाट जिले में, जो मध्य प्रदेश का एक जिला है, एक ऐसा क्षेत्र है जहां मंगनीज और फोरेस्ट प्रोड्यूस का एक बहुत बड़ा भण्डार उपलब्ध है, लेकिन उस 6 मील की लम्बाई में वहां पर कोई रेल-लाइन नहीं है, इसलिये कटंगी से तिरोड़ी तक रेल लाइन का होना बहुत आवश्यक है। सब तरह का व्यवसाय वहां पर है। इसके लिये जब हमारे डिप्टी मिनिस्टर वहां पर आये थे, उनसे लोगों ने अनुरोध किया था। यह उनकी बहुत दिनों की मांग है, जिसे अवश्य पूरा किया जाना चाहिये। इसके पूरा होने से वहां व्यापार में बहुत उन्नति होगी तथा मंगनीज का भाव जो इस समय गिर गया है, एकसपोर्ट नहीं हो रहा है उसमें बढ़ोत्तरी होगी। पहले मंगनीज का भाव 200 रु० टन था, लेकिन अब गिर कर 100 रु० टन तक पहुंच गया है, तिस पर भी खरीदार नहीं है। आपके डिपार्टमेंट ने रेलवे फ्रेट भी बहुत बढ़ा दिया है, करीब 2 रु० 60 पैसे प्रति टन प्रति 1000 किन्वो मीटर बढ़ा दिया है। मंगनीज का भाव पहले ही कम है, लेकिन फ्रेट के बढ़ जाने से उम पर और ज्यादा असर पड़ा है, इसके अगलावा उन लोगों को इंकम टैक्स, सेल्ज टैक्स और दूसरे कई तरह के टैक्स देने पड़ने हैं, जिससे वहां के मंगनीज की एकसपोर्ट बिल्कुल बन्द है। निर्फ एक कम्पनी जो मंगनीज और इण्डिया लि० कहलाती है। इस काम को करती है और जिसको इस काम से करोड़ों रुपये की आमदनी होनी थी, आज वह भी लीस में जा रही है। इस हवाल से भी जो रेलवे फ्रेट आपने बढ़ाया है, उसको अवश्य