

[Shri B. V. Naik]

With this suggestion, I would like to withdraw my amendment.

MR. DEPUTY-SPEAKER: He can withdraw only with the pleasure of the House. I will put it to the House.

Please understand the procedure. Even if there is one dissenting voice, the motion has to be put. I will put it to the House.

I will now put the amendment of Shri B. V. Naik to vote.

Amendment No. 1 was put and negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That clause 1 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 1 was added to the Bill. The Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI PRANAB KUMAR MUKHERJEE: I move:

"That the Bill be passed."

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.

13.47 hrs.

DEMANDS* FOR GRANTS (RAILWAYS), 1975-76

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, we take up the Demands for Grants in respect of the Railway Budget for 1975-76. Seven hours have been allotted for this discussion. A good number of cut motions were given notice of by Members. Members who desire to move their cut motions may send slips to the Table within fifteen minutes indicating the serial number of the cut motions they want to move.

DEMAND NO. 1—RAILWAY BOARD:

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 2,26,90,000 be granted to the

President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Railway Board'."

DEMAND NO. 2—MISCELLANEOUS EXPENDITURE:

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 10,11,63,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Miscellaneous expenditure'."

DEMAND NO. 3—PAYMENTS TO WORKED LINES AND OTHERS:

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 19,44,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Payments to worked Lines and Others'."

DEMAND NO. 4—WORKING EXPENSES—ADMINISTRATION:

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 137,86,69,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976, in respect of 'Working Expenses—Administration'."

DEMAND NO. 5—WORKING EXPENSES—REPAIRS AND MAINTENANCE:

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 513,83,41,000 be granted to the

*Moved with the recommendation of the President.

President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Working Expenses—Repairs and Maintenance'."

**DEMAND No. 6—WORKING EXPENSES—
OPERATING STAFF:**

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 292,34,01,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Working Expenses—Operating Staff'."

**DEMAND No. 7—WORKING EXPENSES—
OPERATION (FUEL):**

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 247,15,26,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Working Expenses—Operation (Fuel)'."

**DEMAND No. 8—WORKING EXPENSES—
OPERATION OTHER THAN STAFF AND
FUEL:**

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 78,55,31,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Working Expenses—Operation Other than Staff and Fuel'."

**DEMAND No. 9—WORKING EXPENSES—
MISCELLANEOUS EXPENSES:**

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 51,72,59,000 be granted to the

President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Working Expenses—Miscellaneous Expenses'."

**DEMAND No. 10—WORKING EXPENSES—
STAFF WELFARE:**

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 46,94,72,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Working Expenses—Staff Welfare'."

**DEMAND No. 11—WORKING EXPENSES—
APPROPRIATION TO DEPRECIATION
RESERVE FUND:**

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 115,00,00,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Working Expenses—Appropriation to Depreciation Reserve Fund'."

**DEMAND No. 11(A)—WORKING EXPENSES—
APPROPRIATION TO PENSION
FUND:**

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 17,00,00,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Working Expenses—Appropriation to Pension Fund'."

**DEMAND No. 12—DIVIDEND TO GENERAL
REVENUES AND CONTRIBUTION FOR
GRANTS TO STATES IN LIEU OF PAS-
SENGER FARE TAX.**

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 197,88,49,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Dividend to General Revenues and Contribution for Grants to States in lieu of Passenger Fare Tax'."

DEMAND NO. 13—OPEN LINE WORKS (REVENUE):

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved.

"That a sum not exceeding Rs. 7,50,29,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Open Line Works (Revenue)'."

DEMAND NO. 14—CONSTRUCTION OF NEW LINES—CAPITAL AND DEPRECIATION RESERVE FUND:

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved.

"That a sum not exceeding Rs 47,10,55,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund'."

DEMAND NO. 15—OPEN LINES WORKS—CAPITAL, DEPRECIATION RESERVE FUND AND DEVELOPMENT FUND:

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved.

"That a sum not exceeding Rs. 869,65,54,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Open Lines Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund'."

DEMAND NO. 16—PENSIONARY CHARGES—PENSION FUND:

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 18,07,23,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of Pensionary Charges—Pension Fund'."

DEMAND NO. 17—REPAYMENT OF LOANS FROM GENERAL REVENUES AND INTEREST THEREON—DEVELOPMENT FUND:

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs 6,77,02,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Repayment of loans from General Revenues and interest thereon—Development Fund'."

DEMAND NO. 18—APPROPRIATION TO DEVELOPMENT FUND:

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved.

"That a sum not exceeding Rs 18,00,00,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Appropriation to Development Fund'."

DEMAND NO. 19—APPROPRIATION TO RIVINUT RESERVE FUND.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 5,02,79,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Appropriation to Revenue Reserve Fund'."

DEMAND No. 20—PAYMENTS TOWARDS AMORTISATION OF OVER-CAPITALISATION, REPAYMENT OF LOANS FROM GENERAL REVENUES AND INTEREST THEREON—REVENUE RESERVE FUND:

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 09, 123,77,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Payments towards Amortisation of Over-Capitalisation, Repayment of Loans from General Revenues and interest thereon—Revenue Reserve Fund'."

DEMAND No 21—APPROPRIATION TO ACCIDENT COMPENSATION, SAFETY AND PASSENGER AMENITIES FUND:

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 7,53,20,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Appropriation to Accident Compensation, Safety and Passenger Amenities Fund'."

DEMAND No 22—ACCIDENT COMPENSATION, SAFETY AND PASSENGER AMENITIES FUND:

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 2,11,62,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976 in respect of 'Accident Compensation, Safety and Passenger Amenities Fund'."

SHRI THA KIRUTTINAN (Sivaganja): I beg to move:

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to abolish Railway Board and to do away with top heavy administration.(1)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to form autonomous Zonal Corporations in Railways. (2)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to provide more powers to the General Managers of Zonal Railways so as to take quick decisions.(3)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to reduce the accumulated powers of the Railway Board so as to tone up the railway administration.(4)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to reinstate all victimised employees who participated in the recent railway strike.(5)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to withdraw all criminal cases against the railway employees in connection with recent strike.(6)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to take back the casual labourers who have been re-trenched in the event of the recent railway strike.(7)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to concede the demands put forth by the railway employees.(8)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to honour the assurances given to the Loco Running Staff Association.(9)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to restore the cancelled passenger trains and normalise the passenger traffic in Southern Railway.(10)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to allocate sufficient quantity of coal to Southern Railway which resulted in maximum cancellation of trains (11)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1"

[Failure to allot sufficient number of wagons to load coal from coal mines.(12)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1"

[Failure to have a coordinated policy with Coal Mining Authority.(13)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to construct more lines and introduce more goods and passenger trains to increase railway revenues.(14)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1"

[Failure to spell out a policy of rail-road-inland waterways and coastal traffic coordination.(15)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1"

[Failure to introduce a policy to provide more employment in railways for unemployed youths. (16)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re 1"

[Failure to provide employment to sons and daughters of the railway employees.(17)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re 1."

[Failure to give better treatment to railway employees which resulted in strained relationship with employees and the employer in the railways. (18)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re 1"

[Failure to recognise all organised and registered unions in the railways (19)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1"

[Failure to expand the production units like I.C.F. and Golder Rock workshop in the railways (20)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Need to bring railway employees under the purview of Industrial Disputes Act and the Payment of Bonus Act.(21)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re 1."

[Failure to announce bonus scheme for the Railway employees (22)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1"

[Failure to utilise the Depreciation Reserve Fund to reconstruct the quarters and to replace the rails, wagons, coaches, engines and other materials. (23)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to give best attention to the rapid transport system in railways.(24)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to implement all recommendations of Maiboy Commission. (25)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to implement the recommendations of the Railway Convention Committee with regard to the welfare of the railway employees. (26)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to introduce 40 hours of work per week in the railways as accepted by I.L.O. (27)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to abolish luxury compartments and saloons in railways. (28)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Failure to conduct survey for any one of the new works in Tamil Nadu. (29)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to take up any one of new construction works in the drought affected areas so as to provide employment to the public. (30)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to conduct survey to construct railway line from Aran-thanki to Thondi and to Manama-durai via Nayangudi in Southern Railway. (31)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to conduct survey to construct railway line from Aran-

thanki to Thondi and to Tuticorin via Ramanathapuram in Southern Railway. (32)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to conduct survey to construct railway line from Manama-durai to Tuticorin via Kamuthi in Southern Railway. (33)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to conduct survey to construct railway line from Dindigul to Kara kudi via Tiruppathur in Southern Railway. (34)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to provide foot over-bridge in Podanur of Southern Railway. (35)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to provide foot over-bridge to connect railway colony and junction area in Trichy of Southern Railway. (36)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to provide more facilities in Virudhunagar marshalling yard of Southern Railway. (37)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to provide B.T. roads to all railway junctions and station in Southern Railway. (38)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to provide platform shed in Ramanathapuram Railway station in Southern Railway. (39)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Failure to expedite the engineering survey works for doubling the line between Itarsi and Nagpur and from Nagpur to Madras.(40)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to conduct survey to construct railway line from Madurai to Ernakulam in Southern Railway. (41)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Failure to construct over-bridge near Manamadurai for newly formed bye pass road on N.H. 49 in Southern Railway.(42)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to construct rest house and tiffin shed in Basin Bridge yard in Southern Railway. (43)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100"

[Need to provide protected water supply in Basin Bridge yard in Southern Railway. (44)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs, 100 "

[Need to provide washing pits with sanitary condition in Basin Bridge yard and TXR department in Trichy junction of Southern Railway.(45)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to provide drinking water facilities in Podanur railway colony and railway station in Southern Railway.(46)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced to Re. 1".

[Need to withdraw freight rate imposed on foodgrains. (47)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced to Re. 1".

[Failure to formulate a sound financial policy for Railways. (48)]

"That the demand under the head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced by Rs. 100".

[Failure to take up the conversion into broad gauge line between Karur-Dindigul-Madurai, Maniyachi to Tuticorin and to Tirunelveli in Southern Railway. (49)]

"That the demand under the head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced by Rs. 100".

[Failure to take up the conversion into broad gauge line between Madras and Dindigul in Southern Railway. (50)]

"That the demand under the head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced by Rs. 100".

[Failure to construct double line between Madras and Madurai and to Tuticorin and Tirunelveli in Southern Railway. (51)]

"That the demand under the head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced by Rs. 100".

[Failure to take up electrification work between Villupuram and Madurai in Southern Railway. (52)]

"That the demand under the head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced by Rs. 100".

[Failure to speed up Madras-Gudur and Gudur-Vijayawada electrification work in Southern and S. C. Railway. (53)]

"That the demand under the head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced by Rs. 100".

[Failure to take up Madras-Arkonam Electrification work in Southern Railway. (54)]

"That the demand under the head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced by Rs. 109".

[Failure to speed up and complete the electrification work of Madras-Tiruvallur line though the work was inaugurated by the Chief Minister of Tamil Nadu long ago. (55)].

"That the demand under the head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced by Rs. 100".

[Failure to construct a new line between Chinna Salem and Chingleput in Southern Railway though the lands were acquired for the purpose long ago. (56)]

"That the demand under the head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced by Rs. 100".

[Failure to construct a new line between Thanjavur and Pattukottai in Southern Railway though the lands were acquired for the purpose long ago. (57)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Closure of Safdarjung Level Crossing (5-A), putting thousands of school going children, pedestrians, cyclists, scooterists and car owners to untold hardships resulting in avoidable waste of petrol and unauthorised crossing of railway track at various points (555)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Closure of Safdarjung Level Crossing (5-A), putting thousands of school going children, pedestrians, cyclists, scooterists and car owners to untold hardships, resulting in avoidable waste in petrol and unauthorised crossing of railway track at various points.(556)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Closure of Subramaniapuram, Madurai level crossing N.H. 7 in Southern Railway putting hardship to thousands of school going children, pedestrians, cyclists and scooterists.(559)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to put a gate at least for pedestrians in the closed Subramaniapuram level crossing, Madurai on N.H 7 in Southern Railway so as to reduce the hardships of residents in that area.(560)]

SHRI C. K. CHANDRAPPAN (Telli-cherry): I beg to move;

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure in abolishing the Railway Board. (58)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Policy of keeping Railway Board as a parallel power centre which often defies the authority of the Ministry.(59)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Policy in keeping Railway Board as an authoritarian and Bureaucratic set up.(60)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Policy of allowing the Railway Board to function without any accountability to Parliament. (61)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Anti-labour policy of the Railway Board. (62)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Policy pursued by the Railway Board which resulted in large scale victimisation of workers. (63)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Approach of the Railway Board towards backward areas in matters of railway development.(64)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Large concessions given to big business houses in freight charges (65)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide food at cheaper rates to passengers in trains and at stations.(66)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in providing job securities to the employees of the departmental catering establishments.(67)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in ensuring the punctuality of the railways. (68)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure of the railways to protect the railway properties. (69)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to check the ticketless travelling.(70)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to ensure the safety of passengers from thefts and robbery. (71)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in creating healthy labour relations in railways. (72)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to withdraw the cases against the workers who took part in the recent railway strike. (73)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to take back all the suspended railway workers who were victimised for their participation in recent railway strike. (74)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to keep the interest of the backward regions in mind while railway development is planned (75)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in providing better facilities for the second class passengers (76)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in providing adequate facilities for the second class passengers at railway stations for their rest and other necessities. (77)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide sufficient medical, educational and recreational facilities for railway employees and their dependents.(78)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in stopping the beggars harassing the passengers.(79)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to stop the wagon breakers tampering with the goods and looting it. (80)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in stopping the pilferage of goods booked by railways. (81)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in speeding up more Express and Mail Trains. (82)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in finding a solution to the so called wagon shortage. (83)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure of the railways to deal with the businessmen and industrialists who are using railway wagons as cheaper godowns. (84)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in providing sufficient wagons to move coal to vital industries including steel mills. (85)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Large scale stoppage of local trains in the name of coal shortage. (86)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Failure to survey the proposed line between Kayamkulam and Punaloor in Kerala. (87)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Failure in surveying a new line connecting Kottayam and Madurai via Saharimalai, the favour pilgrim centre in Kerala. (88)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Failure to adopt a new approach in tune with the present needs of the nation with regard to matters relating to the economic feasibility of constructing a new railway line. (89)]

SHRI S. A. MURUGANANTHAM (Tirunelveli): I beg to move:

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to re-instate railway workers victimised for participation in freedom struggle during British days. (102)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to expand railway wagon building workshops and open new workshops for wagon building to meet the requirement of the country. (103)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Need to translate the Establishment Code and all other codes in all regional languages. (104)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Need to review the cases of discharged workers under section 3 of H.S.I.R. and section 148 of Railway Code. (105)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Delay in providing accommodation for functioning of R.M.S. in Tiruvarur Junction and Tirunelveli Junction in Southern Railway. (106)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to formulate a plan for construction of new railway lines particularly in backward regions like Ramnad Distt. in Tamil Nadu. (107)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re 1."

[Failure to take steps to check the wide-spread corruption in allotting wagons.(108)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re 1."

[Failure to stop the use of Territorial Army in Railways for breaking strikes.(109)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re 1."

[Failure to allot and provide regular and adequate wagon quota for salt movement from Vedaranyan and Tuticorin and Arumuganeri in Southern Railway. (110)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to consider payment of ex-gratia pension to railway employees retired prior to 1954 who had not opted for pension. (111)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Need to give another opportunity to the workers for opting pension scheme.(112)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to conduct survey for the construction of a new railway line between Manamadurai and Tuticorin via Mudukalathur and Vilathikulam.(126)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to conduct survey for the extension and construction of a new line from Spick Nagar to Arumugeneri via Palayakail, Mukkni and Authur in Southern Railway.(127)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to conduct survey for the construction of a new railway line between Karaikudi and Dindugal in Southern Railway. (128)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Failure to conduct survey to construct a new railway line from Arantagi to Tuticorin via Thondi and Ramanathapuram in Southern Railway.(129)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—operation other than staff and fuel' be reduced by Rs 100."

[Need to introduce passenger trains between Tuticorin and Spick Nagar via harbour project in Southern Railway.(130)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—operation other than staff and fuel' be reduced by Rs 100."

[Inconvenience caused to the public due to suspension of trains in branch lines in Tamil Nadu under the pretext of coal shortage. (131)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—operation other than staff and fuel' be reduced by Rs. 100."

[Need to restore all passenger trains between Mayoram Junction and Tranquebar, Peralam and Karaikal, Mayuram Junction and Karaikudi, Thiruthuraiipoondi Junction and Point Calimere, Thanjavur and Nagore.(132)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to take up the construction of new railway line between Thanjavur Junction and Pattakottai in Southern Railway. (133)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Failure to construct a new broad-gauge line from Tuticorin via Salem, Dindigul and Karur and Namakkal in Southern Railway. (134)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a new broad-gauge line from Trichinopoly to Tuticorin in Southern Railway. (135)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to conduct survey for the construction of a new railway line to link Mannargudi and Tiruthuraiipoondi Junctions in Southern Railway.(136)]

"That the demand under the Head Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to avoid delay in taking up the work of the proposed road overbridge near Vadavar station in Mayuram-Thanjavur section in Southern Railway. (137)]

"That the demand under the Head Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Delay in taking up the work of strengthening the railway track and renewing the line with 60 Lbs. rails between Mannargudi and Midamangalam junctions in Southern Railway to facilitate goods traffic.(138)]

"That the demand under the Head Open Line Works, Capital, Depreciation Reserve fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Delay in taking up the work of proposed road over-bridges near Nidamangalam, Koradacheri and Tiruvarur Junctions (Nagapattinam Coimbatore-Cuddalore State Highways Road) in Southern Railway.(139)]

"That the demand under the Head Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to open necessary level crossings in Southern railway to connect village roads with main roads particularly in Thanjavur District. (140)]

"That the demand under the Head Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Delay in electrification scheme between Madras and Vijayawada. (141)]

"That the demand under the Head Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to construct electric traction between Madras and Thiruvallur in Southern Railway. (142)]

"That the demand under the Head Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to extend electrification upto Trichinopoly Junction from Villupuram Junction via Chord

and main lines lines in Southern Railway. (143)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need for doubling the railway track from Madras Egmore to Trichinopoly Junction in Southern Railway. (144)]

SHRI RAMAVATAR SHASTRI
(Patna): I beg to move:

"That the Demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to abolish the Railway Board. (165)]

"That the Demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Need to abolish the Railway Board immediately in view of its inefficiency and anti-labour policy. (166)]

"That the Demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure in checking corruption, thefts and inefficiency prevalent in the railways. (167)]

"That the Demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to check the losses in Railways. (168)]

"That the Demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to give recognition to the All India Railway Employees Confederation. (169)]

"That the Demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to fix need based minimum wages for the railway workers. (170)]

"That the Demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to accept and implement the six-point demands of the railway workers. (171)]

"That the Demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Policy of discrimination followed in reinstating the railway workers who were punished. (172)]

"That the Demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to evolve a single union of Railway workers. (173)]

"That the Demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to accord recognition to the Indian Railway Workers Federation. (174)]

"That the Demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to nationalise the Fatoha—Islampur and Arrah—Sahasram Light Railway. (175)]

"That the Demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Need to immediately construct a railway line on the river Ganga at Patna. (176)]

"That the Demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to converting of the metre gauge lines into broad gauge lines. (177)]

That the demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to lay railway lines in the country as per requirements. (178)]

"That the Demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure of the Railway Board to save the life of the Railway Minister, Shri Lalit Narayan Mishra. (179)]

"That the Demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure of the Railway Board in reinstating the railway workers punished in connection with the railway strike of May last and in withdrawing the cases against them. (180)]

"That the Demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to check black marketing in railway tickets. (181)]

That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Shortage of forms and stationery in railway departments. (182).]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to ensure punctual running of railway trains. (183)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to find any solution to the difficulties faced by the travelling public. (184)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to check over-crowding in railway trains. (185)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Anti-labour policy of the Government. (186)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Need to abolish the first and air-conditioned classes and to have only one class viz. the

Second class in the railways. (187)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Need to continue the system of dining cars in the railway trains and to provide for this system for the convenience of passengers in those trains also where it does not exist. (188)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to acquire the railway lines operated by M/s. Martin Burn Ltd. (189)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Lack of facilities for II class passengers. (190)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to stop wasteful expenditure. (191)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Lack of sanitation, electricity and drinking water in the trains. (192)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to run the railway canteens departmentally. (193)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to change the bureaucratic set-up of the 'Railway Board'. (194)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise Indian Railway Loco Mechanical Staff Association. (205)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise All India Station Masters' Association. (206)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise All India Loco Running Staff Association. (207)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise All India Railway Commercial Clerks Association. (208)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100"

[Failure to recognise Indian Railway Ticket Checking Staff Association. (209)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise All India Railway Ministerial Staff Association. (210)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100"

[Failure to treat railway workers as industrial workers and to give them the benefits available to industrial workers. (211)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise Northern Railway Workers Union as the representative body of the railway employees. (212)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise Southern Railway Workers Union. (213)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise N.F. Railway Majdoor Union. (214)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise Eastern Railway Workers Union. (215)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise N.F. Railway Workers Union. (216)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise Indian Railway Signal and Telecommunication Staff Association (217)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise All India Guard Council. (218)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise All India Trains Clerks Association. (219)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise All India Railway Accounts Employees Association. (220)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise All India Carriage and Wagon Staff Council. (221)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise All India Railway Class IV Staff Association. (222)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to organise All India Train Controllers' Association. (223)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise All India Railway Stenographers Association. (224)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise All India Railway Drawing Staff Association. (225)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to have negotiations with the unrecognised Unions for the settlement of the demands of the railway employees. (226)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to run the railway under a Corporation as in other Government industries. (227)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to establish a zonal Railway Headquarter in Bihar. (228)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Refusal to accept the principle of granting project allowance to railway employees. (519)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to introduce the policy of issuing uniforms to all the railway employees. (520)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure in granting pay, increments and other benefits for the period of 33 days to the railway employees of Gadhara and Barauni for participating in the railway strike of 1971. (521)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure in making payment of salaries for the period of their suspension to those railway employees of Gadhara and Barauni Railways who were suspended during the 33 days' railway strike in 1971. (522)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure in taking back the cases of those employees of Gadhara and Barauni Railways who participated in the 33 days' railway strike of 1971. (523)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure in providing protections to the life of ticket checking staff during their duty hours. (524)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to issue winter and summer uniforms to all the Carriage, Signal, Yard and Crane employees in railways. (525)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to fix the duty hours for 'Khalasies' to make them competent for Trade Test. (526)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure in fixing eight hour duty for the running staff in Indian Railways. (527)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure in fixing eight hour duty for the watchmen in the Indian Railways. (528)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure in regularising the services of casual employees in Indian Railways. (529)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure in regularising the substitute employees inspite of their having put in many years of service. (530)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to take most stringent disciplinary action against the corrupt railway officers and their dismissal from the service. (531)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to take effective steps to make the railway employees conscious of their rights and duties (532)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to increase the pension of the retired railway employees (533)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Irregularity and undue delay in the matter of payment of pension to retired railway employees (534)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure to make such workers permanent who have been working under the contractors for years together for loading and unloading coal. (535)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide medical facilities to casual and substitute employees (536)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Bribery and corruption rampant in railway in the matter of recruitment. (537)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure to restore the cut affected in respect of the uniform of railway employees after the Chinese invasion. (538)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure in setting up railway service commission at Patna or Danapur. (539)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure in introducing wholly departmental catering arrangements in railways. (540)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure in providing adequate residential accommodation to railway employees. (541)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure in providing Running Room to the Travelling Ticket Examiners. (542)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Faulty system of fixing the pay scales of railway employees and of transferring them. (543)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure of the General Managers and other officers of the Indian Railways to issue orders to receive memorandum from the unrecognised Unions and Associations and to negotiate with their representatives. (544)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to abolish air-conditioned class and first class in railways in order to make more space available to the second class passengers. (545)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to do away with the present system of contract for loading and unloading the luggage and parcels and to arrange regular labour for this purpose. (546)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to abolish contract system of work in railways and to introduce departmental system of repairs and construction work. (547)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to adopt proper and impartial procedures in the matter of appointment of class IV employees in railways so that improper recruitment is checked. (548)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Need to end the policy of diarchy in the railways by appointing railway Minister as the Chairman of the new set up after the abolition of the 'Railway Board'. (599)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Need to reduce the railway fares for increasing the earnings of the railways by passengers traffic. (600)]

"That the demand under the Head 'Construction of new lines—capital and depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a road over-bridge at Mithapur in Patna for solving the problems of bottleneck of passersby. (609)]

"That the demand under the Head 'Construction of new lines—capital and depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a road over-bridge at Rajendra Nagar in Patna. (610)]

"That the demand under the Head 'Construction of new lines—capital and depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a new railway overbridge at Bihta station of the Eastern Railway. (611)]

"That the demand under the Head 'Construction of new lines—capital and depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Need to construct sheds at Sadsipur, Neora, Gulzarbagh and Bankaghat stations of the Eastern Railway. (612)]

"That the demand under the Head 'Construction of new lines—capital and depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Need to lay new railway line from Bihta to Aurangabad and Daltonganj via Bikram-Paligang-Arwal. (613)]

"That the demand under the Head 'Construction of new lines—capital and depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Need for raising the platforms at Bankaghat, Phulwari Sharif, Neora, Sadsipur stations on the

main line of Eastern Railway. (614)]

"That the demand under the Head 'Construction of new lines—capital and depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Need for constructing a new goods shed at Bihta on Eastern Railway. (615)]

"That the demand under the Head 'Construction of new lines—capital and depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a retiring room at Bihta station on the Eastern Railway. (616)]

"That the demand under the Head 'Construction of new lines—capital and depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a retiring room at Danapur station which is the divisional Headquarter. (617)]

"That the demand under the Head 'Construction of new lines—capital and depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Failure in widening the existing foot over-bridge at Danapur station in order to cope with the rush of the passengers and other passersby. (618)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[Failure in providing sufficient and costly medicines and other medical facilities to class III and IV railway employees. (632)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[Unsatisfactory arrangement of canteens for railway employees. (633)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[Shortage of medicines in railway hospitals. (644)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[Rampant corruption in railway hospitals (645)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[Failure to check corruption and bungling in railway hospital, Dhanbad. (646)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[Failure to check thefts of medicines in railway hospitals. (647)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[Unsatisfactory arrangements of treatment for railway employees. (648)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[Need to provide medical facilities for all the family members of railway employees. (649)]

"That the demand under the Head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Need to expedite the implementation programme for the expansion of the Patna Junction station in Eastern Railway. (650)]

"That the demand under the Head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Need to change the name of the Patna Junction station as Patliputra station. (651)]

"That the demand under the Head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Failure to double Patna-Gaya line for easing heavy rush of passengers and avoid bottleneck of traffic. (652)]

"That the demand under the Head 'Construction of new lines—Capital and Depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide sheds at Parsa Bazar, Nadwan, Pothahi, Nadaul stations on Patna-Gaya line of Eastern Railway. (653)]

"That the demand under the Head 'Construction of New lines—Capital and Depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Need to drop the idea of disbanding Patna transshipment Ghat situated at Maroooganj in Patna City in the interest of the business communities and the thousands of workers working there. (654)]

"That the demand under the Head 'Construction of New lines—Capital and Depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Need to expand the Patna Ghat at Maroooganj for augmenting Government earnings. (655)]

"That the demand under the Head 'Construction of new lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced by Rs. 100."

[Failure to implement the decision of the Government to change the name of Patna city station on the Eastern Railway as Patna Saheb station. (656)]

"That the demand under the head 'Construction of New lines-Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced by Rs. 100."

[Failure to reduce the charges of railway waiting rooms. (657)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to supply coal to different Zones of Railways according to rules. (725)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to stop theft and wastage of coal on Railways. (726)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to open a booking office in the south of Patna for the convenience of passengers coming from southern area of Patna. (727)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to give travelling concessions to the members of Akhil Bhartiya Adhyapak Sangh, cultural and friendship societies such as Akhil Bhartiya Jana Natya Sangh and ISCUS. (728)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to introduce a train from Patna to Ranchi and back during day time also. (729)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to introduce a train from Patna to Tatanagar and back during day time also. (730)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to declare ticket checking staff as running staff on the Indian Railways. (731)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to lift the ban on recruitment of Class III employees on Indian Railways. (732)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to lift the ban on recruitment of staff in Indian Railway workshops. (733)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to open Railway High Schools at Narkatiaganj Izzat Nagar, Samastipur, Sonapur and Varanasi on N.E. Railway. (734)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100"

[Need to upgrade the Danapur Railway High School (Eastern Railway) to a college. (735)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100"

[Need to increase the amount to be given to the Khagaul Municipality by the Eastern Railway. (736)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to prepare a scheme for proper development of Railways in the country. (737)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to introduce a direct passenger or shuttle train from Barauni to Mughalsarai and back. (738)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to run a train from Gaya to Patna with provision of stoppage at each station en route and arrival at Patna at 6.00 A.M. (739)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to provide for a halt of Hatia Express running between Ranchi and Patna at Taregana station. (740)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to set up Divisional Headquarter at Jamalpur despite assurances given to that effect. (741)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to construct double line from Patna to Gaya on Eastern Railway. (742)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to construct double line from KiuI to Calcutta via Farakka. (743)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to run electric train from Mughalsarai to Asansol via Patna on Eastern Railway. (744)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide house rent allowance to railway employees

working and living at Danapur (Khagaul) on Eastern Railway. (745)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to fill all vacancies in railway and to confirm all temporary and officiating employees working against these posts. (746)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to run a train from Tata to Samastipur and back. (757)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a foot-over-bridge at Patna for the convenience of the public and passengers coming from the north and south of the station. (758)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to Pay compensation as per rules to railway employees and others who were victims of railway accidents. (760)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to check theft of brass and other valuable articles from Jamalpur Railway Workshop. (760)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Involvement of railway officials in the thefts in Jamalpur Railway Workshop. (761)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to democratise the railway administration through participation of representatives of employees elected by secret ballot

in railway management and administration. (762)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Collusion of R. P. F. personnel with wagon-breaker. (763)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Collusion of officials in thefts of railway property and in wagon-breaking. (764)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to open a new divisional office in Sonpur, N.E. Railway, (765)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to stop practice of taking domestic work from class IV employees by railway officials at their residences and thus misusing their services. (766)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to reduce the rent of railway Retiring Rooms. (767)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to extend cooperation to the Railway Employees Co-ordination Committee, Dhanbad, in checking corruption and extravagance. (768)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to check wagon breaking in broad day-light at Mughal Sarai, Gaya, Dhanbad, Jamalpur, Patna, Gomoh, Koderma, Barauni, Gadhara, Katihar, Siliguri,

Gorakhpur, Sonpur, Samastipur, Chappra, Varanasi and Jhajha. (769)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Rampant corruption in the allotment of railway wagons. (770)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a wooden over-bridge at Neora station Eastern Railway. (808)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to provide a parcel office at Neora station, Eastern Railway. (809)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to check pilferage through wagon breaking and other thefts at Neora station. (810)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to check ticketless travel on Patna-Gaya lines (Eastern Railway). (811)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to replace old implements and equipment by the new and modern ones in loco sheds. (812)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to grant overtime allowance after usual hours of work to railway employees according to Rajyadhyaksha Award's recommendations. (813)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure of Railway Administration to implement the policies laid down for Railways (814)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100 "

[Failure to implement the Shankar Sharan Award recommendations regarding promotion of Mechanical staff in loco sheds. (815)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100 "

[Failure to promote those class IV employees who have put in more than 5 years' service to class III category employees as per recommendation of the class IV Promotion Committee (816)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100 "

[Failure to apply factory laws in loco sheds. (817)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to distribute railway land among landless and agricultural labour. (818)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide uniforms to loco-mechanical employees. (819)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide jobs to substitute railway employees in

Danapur Division, Eastern Railway. (820)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs 100."

[Need to construct a shed opposite to R M S. office at Patna station. (821)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs 100."

[Need to construct sheds on those platforms at Patna junction where from trains for Ranchi and Gaya steam off. (822)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs 100."

[Failure to remove extreme insanitation at Patna Junction. (823)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs 100 "

[Need to run a direct train from Patna to Dhanbad via Gaya (824)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs 100."

[Need to have a halt of Patliputra Express at Patna city station (825)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs 100."

[Need to run Jayanti Janta Express daily after cancelling the Assam Mail (826)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to run maximum number of Jayanti Janta Express trains. (827)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a new Railway line between Rajgir and Jahanabad via Ekangarsarai on Eastern Railway. (828)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to convert the Fatuha Islampur narrow gauge line into broad gauge and to extend it upto Gaya. (829)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Death of a person by being run over by 383 UP on 11th March, 1975 on the occasion of Shivratri Fair at Khusrupur station on Eastern Railway due to non-stoppage of the train there for a longer time as has been the practice in past years. (830)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a new railway line from Rajgir to Gaya. (831)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a new railway line from Danapur station to Dehri on Sone in Eastern Railway along the bank of the canal. (832)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to grant special allowance to the employees working in smoky and unhealthy atmosphere in steam sheds. (833)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in providing a tools and materials for repairing the engines. (834)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in providing a tool room in each loco shed. (835)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to reduce the work load of gangmen, keymen and mistries in railways. (836)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Lack of water, light and sanitation in all trains running between Patna and Gaya on Eastern Railway. (837)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to make arrangements for adequate quantity of cold drinking water in summer season at all stations. (838)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to do away with the 24 hour duty continuously for 14 days by workers on the gates of the railway stations. (839)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to allot rent free quarters to class IV employees. (840)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to connect Rewa District in Madhya Pradesh with railway line. (841)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to attach a passenger bogie for Giridih in the up and down Pataliputra Express running between Patna and Dhanbad. (842)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to give casual leave to the mistries of the railway workshops in accordance with the award of the tribunal. (843)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to fill the quota fixed for Scheduled Castes and Scheduled Tribes in the services. (844)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a permanent over-bridge in Bihta on Eastern Railway in order to stop traffic jam. (845)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Unsatisfactory arrangement of cold drinking water on Patna station in summer season (846)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to give financial assistance to Samastipur college in view of the large number of the children of railway employees studying there. (847)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to upgrade the Nadaul halt station on Patna-Gaya line

on Eastern Railway into a full-fledged station. (848)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to pay adequate compensation in order to reduce the number of cases in the courts. (849)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to detail two gangmen instead of one on night patrolling duty. (850)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in opening more dispensaries in railway colonies. (851)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to provide one minute halt for all trains at Pungunghat station on Patna-Gaya line in Eastern Railway. (852)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to make lighting arrangements at Nadual station on Patna-Gaya line in Eastern Railway. (853)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Unsatisfactory arrangement of drinking water at Taregana station (Patna-Gaya line). (854)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Absence of any arrangement of water for the last three years at Taregana station on Patna-Gaya line due to non-availability

of motor and tank inspite of the completion of boring and cable laying work. (855)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Policy of discrimination followed in reinstating R.P.F. personnel in violation of all principles. (856)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs 100."

[Failure to run on time the 2 PG, 4 PG, 5 PG and 7 PG trains on Patna-Gaya line in Eastern Railway (857)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs 100"

[Need to lay additional tracks at Nadaul and Taragana stations on Patna-Gaya line in E. Railway in order to avoid delay in train movement (858)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to provide a milk-van in each train running on Patna-Gaya line on Eastern Railway. (859)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs 100."

[Need to lay a new railway line from Bihata Station to Bauni Station of grand cord line via Bikram, Paliganj, Arwal, Deudnagar and Aurangabad in Eastern Railway. (860)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to implement the Minister's commitment regarding extension of departmental catering at Katihar railway station vide D.O. letter TG III/640/56, dated 4th

April, 1974 for N. F. Railway. (861)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need for immediate replacement of contractors at Katihar, New Bongaigaon and Tinsukia and all dining cars of N. F. Railway. (862)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need for immediate provision for departmental dining cars with Gauhati Mail, Kamrup Express and A.T. Mail on N. F. Railway. (863)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need for immediate provision of hot trolley and modernised new catering system over N. F. Railway under departmental establishment at par with other Railways. (864)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs 100"

[Need for immediate arrangement for training of all catering staff over N. F. Railway for efficient service. (865)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by R. 100"

[Need for immediate stoppage of curtailment of catering establishment over N. F. Railway. (866)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need for immediate posting of an experienced officer as SCO|General and ACO|General in HQ office N. F. Railway for better commercial|catering aspects as suggested by M.Ps. (867)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to take back the removed Railway employees as assured by the Railway Minister especially of N. F. Railway. (868)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to stop pilferage of railway goods and coal at Katihar Railway Yard and Loco Shed, N. F. Railway. (869)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to stop wastage of railway goods and man power at Basant Mela N. F. Railway at Katihar and Maligaon. (870)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need for immediate arrangement to provide one general coach 2nd class ex-Katihar to be attached with Darjeeling Mail for Calcutta in addition to one three tier coach on N. F. Railway. (871)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need for immediate arrangement to run more trains between Katihar and Maniharighat on N. F. Railway as per previous timings. (872)]

SHRI RANEN SEN (Barasat): I beg to move:

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to construct double line between Dum Dum Junction to Bangaon in the Sealdah Division of Eastern Railway. (195)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to increase the number of trains in the Bangaon section of the Sealdah Division in Eastern Railway (196)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to give protection to passengers from smugglers and other anti-social elements travelling between Hasanabad to Barasat in the Sealdah Division of the Eastern Railway. (197)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to construct a halt-station at Kalopur which is situated at the mid-point between Bangaon and Chandpara stations in Sealdah Division of the Eastern Railway. (198)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to check robbery in trains of Sealdah Division of Eastern Railway. (199)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Frequent breakdown of railway running due to avoidable causes in the Sealdah Division of Eastern Railway. (200)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced to Rs. 100."

[Need of reducing the running time of trains on the Bangaon Section of Sealdah Division of Eastern Railway. (201)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced to Rs. 100."

[Need for proper maintenance of the compartments and coaches, fans and lights in the coaches of trains in Bangaon Section of Sealdah Division of Eastern Railway. (202)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Rs. 100."

[Need to construct a level crossing at the point of Nirshah Road and Barasat Municipal Road, meeting the Railway lines at Kazipara, Barasat on Hasanabad line of the Sealdah Division of Eastern Railway. (203)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Rs. 100."

[Need of running trains straight from Hasanabad to Sealdah and vice versa of the Sealdah Division of Eastern Railway. (204)]

SHRI JAGADISH BHATTACHARYA (Ghatal): I beg to move;

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to abolish the Railway Board. (229)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to check the revengeful attitude of the Board officials towards the employees participating in last railway strike. (230)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to give relief to the 2nd class passengers by reducing train fares. (231)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to take back all the dismissed employees of the Railway

who took part during the last strike. (232)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced to Re. 1."

[Failure to stop pilferage in the Railway. (241)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced to Re. 1."

[Failure to prevent increasing Railway accidents. (242)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced to Re. 1."

[Failure to connect Agartala by Railways. (243)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced to Re. 1."

[Failure to have electrification in the line from Kharagpur to Adra in the South Eastern Railway. (244)]

"That the demand under the Head 'Payments to worked lines and others' be reduced to Re. 1."

[Failure to stop heavy losses in Siliguri-Darjeeling line. (245)]

"That the demand under the Head 'Payments to worked lines and others' be reduced to Re. 1."

[Failure in proper running of Secunderabad-Manmad Branch in the S.C. Railway. (246)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Administration' be reduced to Re. 1."

[Failure to reform the R.P.F. for better service. (247)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Administration' be reduced to Re. 1."

[Failure to prevent large scale thefts in the running trains and yards. (248)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Administration' be reduced to Re. 1."

[Failure to provide security to passengers in the Sealdah Section of Eastern Railway. (249)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Administration' be reduced to Re. 1."

[Failure in stopping overcrowding of passengers in the second class. (250)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Administration' be reduced by Rs. 100"

[Failure to improve the working of the Adra Division in the South Eastern Railway. (251)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Administration' be reduced by Rs 100."

[Harrassing the employees involved in strike by got-up cases against them. (252)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance' be reduced to Re. 1"

[Failure in giving proper facilities to ordinary first class passengers in Air-conditioned Express trains running between Delhi and Howrah. (253)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance' be reduced to Re. 1."

[Failure in supplying proper light and water in trains. (254)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance' be reduced by Rs. 100."

[Failure to keep the railway compartments in proper order. (255)]

"That the demand under the Head

'Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance' be reduced by Rs. 100."

[Negligence of the railway authorities in wasting railway materials. (256)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Operating Staff' be reduced to Re. 1."

[Failure to regularise the services of the R.E. Staff (257)].

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Operating Staff' be reduced to Re. 1."

[Failure to enforce eight hours of work for all locomen and other station staffs. (258)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide quarters for the low-paid workers in the railway. (259)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[Failure to establish adequate number of schools for the railways employees' wards. (260)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[Failure to take back the casual workers involved in the last strike. (261)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100".

[Failure to supply cheap ration to railway workers. (262)]

"That the demand under the Head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced to Re. 1."

[Failure in expediting the construction of Howrah-Amta line. (263)]

"That the demand under the Head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund, be reduced to Re. 1."

[Failure in linking Ghatal and Arambag by railway lines. (264)]

"That the demand under the Head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced by Rs. 100."

[Need for remodelling the Silli-guri-Darjeeling line in the N.F. Railway. (272)]

"That the demand under the Head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced by Rs. 100."

[Inability to transform Delhi-Ahmedabad line into broad gauge line. (273)]

SHRI P. G. MAVALANKAR (Ahmedabad): I beg to move:

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Rs. 1."

[Need for a thorough rehauling of the Railway Board. (233)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need for shifting the headquarters of the Western Railway from Bombay to Ahmedabad. (235)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need for providing bed-rolls to second class passengers travelling long distance and overnight. (236)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need for opening a number of tea and refreshment stalls at several stations in Saurashtra, Gujarat. (237)]

"That the demand under the Head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced to Re. 1."

[Failure to construct the necessary line in Konkan region of Maharashtra. (265)]

"That the demand under the Head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced to Re. 1."

[Failure to start immediately the construction of Bhavnagar-Tarapur line. (266)]

"That the demand under the Head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced to Re. 1."

[Failure to open Kapadwanaj-Modasa line in Gujarat. (267)]

"That the demand under the Head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced to Re. 1."

[Failure to convert the Delhi-Ahmedabad meter gauge into broad gauge. (268)]

"That the demand under the Head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced to Re. 1."

[Failure to convert the Baroda-Chhota Udepur narrow gauge into broad gauge. (269)]

"That the demand under the Head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced to Re. 1."

[Absence of a well laid out policy and plan for construction of New lines. (270)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced to Re. 1."

[Need to construct new lines in backward regions of the country. (271)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Maintenance of good industrial relations with a view to improving labour relations and morale throughout the railways. (555)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Speedy electrification of important railway lines. (557)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of direct reservation booking facility between Ahmedabad and Secunderabad. (561)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of direct reservation booking facility between Ahmedabad and Bangalore. (562)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of increasing the number of waiting rooms for second class passengers at a number of small and big railway stations throughout the country. (563)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of converting some of the unused railway rooms and accommodation at the railway stations

in Saurashtra into serviceable waiting rooms for the passengers. (564)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in upgrading the priority for salt for the purpose of speedy and timely movement of salt from the production fields to the marketable centres. (565)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in providing a proper quota of wagons for regular and expeditious supply of coal to power house, textile mills and industrial units in Ahmedabad and Gujarat. (566)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in resuming several dozens of trains which stand cancelled in various parts of Gujarat for merely one year. (567)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure of well co-ordinated, adequate and proper wagon supply for efficient movement of essential goods and commodities. (568)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of removing dirt and garbage accumulated on and around the railway tracks in and near Ahmedabad city and outskirts. (569)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of curtailing the number of unmanned gauges throughout the railway lines in the country. (570)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of improving and strengthening the training, teaching and research work at the Railway Staff Training Colleges. (571)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of constructing an over-bridge or an underbridge at Navasari (on the broad gauge) station of Western Railway so that the vehicular traffic is not held up every day for hours thus causing great inconvenience and loss of time to so many people. (572)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100"

[Need for revising upwards the existing rates of porter charges. (573)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need for expediting the conversion work of metre gauge section of Viramgam-Okha-Porbandar into broad gauge by providing the necessary funds for the rails and rail fittings. (574)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of doubling the work of the Ahmedabad—Viramgam section with a view to meeting the increased passenger and goods traffic in the said section. (575)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of converting into broad gauge section the present narrow gauge line between Baroda and Chhota Udaipur on the Western Railway. (576)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of converting into broad gauge section the present narrow gauge line, Nadiad—Kapadwanaj, on the Western Railway. (577)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of converting into broad gauge section the present narrow gauge line, Nadiad—Patliad—Bhadran Pratap Nagar on the Western Railway. (578)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of converting into broad gauge section the present narrow gauge line, Billimora—Waghai on the Western Railway. (579)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of urgent supply of diesel engines for Saurashtra Mail, Saurashtra Janata Express, Kirti Express, Somnath Mail, Bhavnagar Mail and Mehsana—Veraval Passenger trains. (580)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in restarting above 75 trains in Rajkot and Bhavanagar Divisions of Western Railway which remain cancelled for a year or more due to shortage of coal and water. (581)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of having a through train service between Viramgam and Howrah, if not daily, at least bi-weekly. (582)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of running a through train service between Ahmedabad, Bhopal, Kanpur, Allahabad and Varanasi. (583)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of publishing the time tables of Western Railway in Gujarati as well. (584)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of eliminating corruption at various levels throughout the railway administration and operation. (585)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of effectively checking ticketless travel throughout the country. (586)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of maintenance of cleanliness on the railway station. (587)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of providing more and better services and facilities to the vast millions of second class passengers. (588)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of exploiting fully the scope for achieving economics and rationalising operations. (589)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need for giving commercial orientation to freight movement with a view to having maximum possible earnings. (590)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in ensuring a safe and strong railway bridge at Vaitarna near Bombay which recently dislocated the entire railway traffic between Ahmedabad and Bombay for nearly fortnight. (591)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of providing large goods sheds for rest by Railway porters at bigger railway stations. (592)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of improving and toning up the railway stations and goods yards at Surat Udhna, Navsari, Bulsar and Vapi on Western Railway. (593)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of giving proper just and reasonably adequate benefit like family pensions and medical relief, to the retired railway employees. (594)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of conducting on a priority basis an engineering-cum-traffic survey for constructing a broad gauge line from Dohad (Panchmahals) to Jhamarkota (Rajasthan) via Jhalod. (595)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of continuing the existing booking facilities at Porbandar Dock Railway Station. (596)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need for constructing and maintaining a proper and good road leading towards the goods yard on the Eastern side of Navasari Railway station on Western Railway. (597)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of adding more coaches wherever possible to important passenger and mail trains so that the heavy rash can be met satisfactorily to some extent. (598)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of constructing quadruplicate lines between Ahmedabad and Baroda with a view to meeting the increased passenger and goods traffic in that section. (601)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need for increased supply of sleeper coaches on metre gauge section of Western Railway. (602)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need for maintaining silence during night hours (10 P.M. to 6 A.M.) on all railway platforms by prohibiting the vendors from shouting and selling tea, coffee and refreshments. (603)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of extension of electric traction from Ahmedabad Sabarmati upto Gandhinagar, the capital of Gujarat. (604)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need for taking immediate steps to improve the catering services on the railways throughout the country. (605)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of achieving and maintaining punctuality in the running of trains. (606)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of ensuring a regular supply on wagons by strictly and properly observing the 'Turn' and 'Priority' as per rules and regulations laid down, for the efficient movement of zonal and non-zonal salt. (607)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need of starting again immediately the 113 Up and 114 Dn Patan local train in North Gujarat, which has remained cancelled for full one year. (608)]

SHRI NOORUL HUDA (Cacher):
I beg to move;

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Top heavy and bureaucratic establishment leading to huge expenditure and avoidable wastage. (274)]

"That the demand under the head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced to Re. 1."

[Lack of firm policy directives with regard to research, design and development in the Railways. (297)]

"That the demand under the head 'Payments to Worked Lines and Others' be reduced to Re. 1."

[Failure to maintain and run the branch lines efficiently leading to great inconvenience to large number of travelling public. (298)]

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses-Administration' be reduced to Re. 1"

[Irregular payment of D.A. and other arranges to the staff and employees and lack of firm staff policy. (299)]

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses-Repairs and Maintenance' be reduced to Re. 1."

[Lack of proper repair and maintenance of tracks, locomotives, electrical, signals and telecommunications services causing frequent accidents and dislocation of services. (300)]

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses-Operation Other than staff and fuel' be reduced to Re. 1."

[Payment of huge sums for goods lost or damaged in transit. (302)]

"That the demand under the head 'Construction of New Lines-Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced to Re. 1."

[Failure to construct new lines in backward and under-developed States and districts of India. (303)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

"Failure of the Railway Board to streamline the Railway Administration with a view to remove gross misuse of money and materials. (317)]

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure of the Railway Board to re-instate thousands of employees who suffered punishment due to their participation in the strike of May 1974. (318)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Failure to conduct the surveys in North East Frontier Railway expeditiously and complete the same in time. (319)]

"That the demand under the head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Failure to attract talented persons in Research, Designs and Standards Organisation due to poor heavy and bureaucratic control over the same. (320)]

"That the demand under the head 'Payments to Worked Lines and others' be reduced by Rs. 100."

[Failure to operate Katakhal Lalabazar Railway in N.F. Railways properly, causing great inconvenience to passengers in Hailakandi subdivision of Cachar district. (321)]

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses-Administration' be reduced by Rs. 100."

[Unwarranted use of Assam Battalion Police to commit excesses on striking railway men and their families in Bongaigaon, New Bongaigaon, Maligaon, Lumding and other places in N.F. Railway during May-June, 1974. (322)]

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses-Administration' be reduced by Rs. 100."

[Withholding and non-payment of salaries to workers and employees during the railway strike of 1974. (323)]

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses-Administration, be reduced by Rs. 100."

[Failure to check large scale theft and pilferage of valued equipment machinery and other materials in spite of heavy posting of RPF personnel. (324)]

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses, Repairs and Maintenance' be reduced by Rs. 100."

[Non implementation of Miabhoy Award relating to hours of employment regulations. (325)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance' be reduced by Rs. 100."

[Failure to properly maintain tracks and locomotives in the entire zone of North East Frontier Railway resulting in frequent dislocations in services accidents and other avoidable delays. (326)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance' be reduced by Rs. 100."

[Failure to repair and properly maintain the Lumding Badarpur Hill section (N.F. Railway) resulting in frequent landslides and disruption in services. (327)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance' be reduced by Rs. 100."

[Failure to properly repair and maintain the tracks and locomotives in the district of Cachar resulting in extremely slow speed of the trains operating in that zone. (328)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance' be reduced by Rs. 100."

[Large scale non-employment of casual labour in Lumding Badarpur Hill section and other division of N.F. Railway during the and immediately following the Railway strike of 1974. (329)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance' be reduced by Rs. 100."

[Persistent refusal of the Railway Board to re-employ even those casual labourers who have put in 5 to 10 years service in the N.F. Railway. (330)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses, operating Staff' be reduced by Rs. 100."

[Failure to re-instate large number of operating staff in the N.F. Railway owing to participation in the strike of May, 1974. (331)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Operating Staff' be reduced by Rs. 100."

[Extremely tardy implementation of 10 hour duty schedule of loco running staff in the N.F. Railway. (332)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Operation (Fuel)' be reduced by Rs. 100."

[Failure to maintain regular supply of coal resulting in cancellations of trains. (333)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel' be reduced by Rs. 100."

[Failure to reduce payment of compensation claims for goods lost or damaged in spite of heavy deployment of railway security force. (334)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Miscellaneous Expenses' be reduced by Rs. 100."

[Failure of the Railway Establishment to improve departmental catering in spite of large number of complaints to the country. (337)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Miscellaneous Expenses' be reduced by Rs. 100."

[Failure to improve departmental catering in the North East Frontier Railway. (338)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide proper and adequate medical facilities, health and welfare services and educational assistance to workers, employees and their families. (339)]

"That the demand under the Head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced by Rs. 100."

[Failure to construct the broad gauge line from New Bongaigaon to Gauhati expeditiously. (342)]

"That the demand under the Head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced by Rs. 100."

[Failure to construct new lines in the N. F. Railway catering to the evergrowing requirement of the region, specially in Nagaland and Meghalaya. (343)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide adequate facilities for Hind class passengers at Lumding, Gauhati, New Bongaigaon and other important junctions in N. F. Railway for their rest and other necessities. (466)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Unwarranted use of Territorial Army in N. F. Railway for breaking strikes. (467)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Use of MISA and DIR to arrest and detain railway employees for their participation in the strike of May, 1974. (468)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to release all railway employees detained under MISA. (469)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise the National Coordination Committee of Railwaymen's struggle (NCCRS) and negotiate with it regarding the outstanding vital demands of the Railwaymen. (470)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Uttar failure to provide adequate number of passenger trains in all the Railways according to evergrowing number of travelling public. (471)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to improve the catering services in Haflong, Gauhati, New Jalpaiguri, New Bongaigaon, Azimganj and other meal stations in N. F. Railway. (472)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to take back about 500 temporary and casual staff in the Badarpur-Lumding Hill section (N.F. Railway) due to their alleged participation in the strike of May, 1974. (473)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide water, light and fans in second class compartments in the entire zone of N.F. Railway. (474)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Administration' be reduced by Rs 100."

[Deliberate policy of punishing permanent employees by transferring them to far away place for their alleged participation in the strike of May, 1974. (475)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Administration' be reduced by Rs. 100."

[Failure to withdraw vindictive court cases against railway employees who had participated in the strike of May, 1974. (476)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Administration' be reduced by Rs. 100."

[Harassment to railway employees by instituting false and frivolous court cases. (477)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[Failure to supply foodgrains and other essential commodities to low paid employees in N.F. Railway and other railways. (478)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide residential quarters for class III and class IV employees in Badarpur, Lumding,

New Gauhati, Maligaon, New Bongaigaon and other zones of N.F. Railway. (479)]

SHRI MOHAMMAD ISMAIL (Barackpore): I beg to move:

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Issuing orders for running trains and performing operating duties in violation of General, Subsidiary and trains signalling Rules of safe working and transpassing methods for maintaining safety to trains and passengers and punishing staff for refusal of such illegal orders. (277)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Accepting new plan for manpower programme keeping pace with technological innovations and thus retrenching existing strength of railway workers and choking employment potentials in Railway industry on the terms of World Bank in lieu of World Bank's assistance to Indian Railways. (278)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Illegal retrenchment of 200 CPC labourers under Divisional Superintendent, S.E. Railway, Kharagpur in Kharagpur-Baluchak section which is aimed at reducing man-power by introducing modern devices and thus shut 'employment potentials' in Railways (279)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Prohibition on holding mass meetings, gate meetings and conferences, the usual and democratic trade union functions and rights of railway employees. (280)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Amending Rule 2534 (CSR 470) R II with the sole aim of reducing pension and putting the social security of pensioners at jeopardy. (281)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Adopting corrupt methods in recruitment of staff for Railways by appointing the words of so-called loyal workers during May, 1974 strike illegally in violation of the prescribed norms in South Eastern and Eastern Railways. (282)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in implementation of High Courts judgments regarding reinstatement of employees, permanent, temporary and casual during and after the last railway strike. (283)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to withdraw false police cases against the railway employees in various zones filed during and after recent railway strike period. (284)]

SHRI BHAGIRATH BHANWAR
(Jhabua): I beg to move:

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide more facilities to railway passengers. (307)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to end the shortage of wagons, corruption prevalent in their availability, pilferage of goods in transit and unnecessary delay in payment of compensation. (308)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to improve catering arrangements on platforms and in the trains. (309)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to solve the problems of reservation and overcrowding. (310)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to promote the use of Hindi in the working of the railway administration. (311)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to pay proper attention to the backward areas in laying new railway lines. (312)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to fill the quota of Harijans and Adivasis in recruitment to all the grades of railway employees. (313)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to make the railway journey safe, free of overcrowding and comfortable. (314)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to check increasing incidence of dacoities and looting in the trains and to ensure safety during journey. (315)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to lay sufficient number of railway lines in the Adivasi dominated areas of Madhya Pradesh. (316)]

SHRI DINEN BHATTACHARYA
(Serampore): I beg to move:

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to withdraw all suspension, dismissal and break in service orders of Railway workers after the All India Railway strike. (335)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Non-conciliatory attitude of the Railway Ministry regarding the non-payment of Bonus, increased D. A. on the basis of rise in prices. (336)]

"That the demand under the Head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced by Rs. 100."

[Need for immediate construction of new broad-gauge lines in place of Howrah Amta and Howrah Sheekhala lines which were wound up. (340)]

"That the demand under the Head 'Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund' be reduced by Rs. 100."

[Need to construct another double line in between Sheoraphuly and Tarkeshwar of Eastern Railway. (341)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Illegal retrenchment of 200 CPC labourers under Divisional Superintendent, S.E. Railway Kharagpur in Kharagpur-Balichak section which is aimed at reducing man power by introducing modern devices and thus shut 'employment potentials' in Railways. (687)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Prohibition on holding mass meetings, gate meetings and conferences, the usual and democratic trade union functions and rights of workers in Railways (688)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Refusal to accept memoranda of demands by the General Managers, South Eastern and Eastern Railways, Calcutta from mass demonstrations organised by various Trade Unions i.e. Eastern Railwaymen's Union and South Eastern Railway Loco Running Staff Association (689)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Imposing section 144 Cr. P.C. banning holding of meetings by the General Managers, South Eastern and Eastern Railways in collusion with the Civil authorities in their respective headquarters at Garden Reach and Fairly Place in Calcutta (690)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to bear the full expenditure for the construction of overbridges on the railway lines (787)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to construct over-bridges on all the level crossings on all the National Highways (788)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need for the construction of over-bridges on the Railway line on the south of Serampore station on the G.T. Road (Highway No. 2) (794)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to broaden the subway on the northern side of Konnagar railway station (E. Railway) (795)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100"

[Need for making arrangement for the announcement of arrival, departure and late running of trains. (796)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100"

[Need to take over the Arrah-Sasaram of Light Railway in Bihar (under the Martin Burn and Co.) (797)].

DR. LAXMINARAIN PANDEYA
(Mandsaur): I beg to move:

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Delay in preparing the plan for tube railway in cosmopolitan cities like Calcutta and Delhi. (365)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Rs. 100."

[Delay in reinstating the railway employees who were suspended or dismissed for participating in railway strike, despite the assurance by the Railway Minister. (366)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Delay in increasing the speed of various Express or Mail trains. (367)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[In difference towards providing facilities to the passengers and making journey comfortable for them (368)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to reorganise the Railway Board (369)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to decentralise the Railway zones (370)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to make the various Railway Consultative Committees effective (371)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to promote the use of Hindi in Railways (372)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to remove the regional imbalance in Indian Railways (373)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Indifference towards appointing Scheduled Caste people in various departments of the Railways (374)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Indifference towards meeting the just demands of railway employees (375)].

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Indifference towards providing security to the children and families of railway employees (376)].

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Delay in constructing over-bridges near Jaora, Ratlam and Nimach stations (377)].

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Failure to make further progress in the construction of Banswada-Ratlam Railway line (378)].

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Failure to convert Ajmer-Khandwa metre gauge line into broad gauge line (379)].

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Failure to link Bari Sadri with Nimach by a railway line. (380)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working Expenses-administration' be reduced by Rs. 100."

[Delay in regularising the services of 4 lakh casual workers. (381)].

"That the demand under the Head 'ordinary working expenses administration' be reduced by Rs. 100."

[Delay in completing Guna-Maksi line. (382)]

"That the demand under the Head 'ordinary working expenses administration' be reduced by Rs. 100."

[Failure to take any action against the persons responsible for serious scandal in Sitamau and Manasa out-agencies (Western Railway, Ratlam Division). (383)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working expenses-Administration' be reduced by Rs. 100."

[Non-availability of adequate number of wagons for smalls in Ratlam Division. (384)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working expenses-Administration' be reduced by Rs. 100."

[Delay in providing shed at the platform at Shyamgarh station despite persistent public demands (385)]

"That the demand under Head 'ordinary working expenses administration' be reduced by Rs. 100."

[Delay in providing shed at the platform at Shyamgarh station despite persistent public demands. (386)]

"That the demand under Head 'ordinary working expenses administration' be reduced by Rs. 100."

[Indifference towards extending the platform sheds at Jaora and Mandsaur stations. (387)]

"That the demand under the Head 'ordinary working expenses administration' be reduced by Rs. 100."

[Delay in providing adequate number of furnished waiting rooms at various stations of Western Railway for convenience of public. (388)]

"That the demand under the Head 'ordinary working expenses administration' be reduced by Rs. 100."

[Delay in providing adequate staff at Shyamgarh (Kota Division). (389)]

"That the demand under the Head 'ordinary working expenses administration' be reduced by Rs. 100."

[Failure to check the heavy accumulation of wagons at Nagda (Western Railway). (390)]

"That the demand under the Head 'ordinary working expenses administration' be reduced by Rs. 100."

[Failure to explore the feasibility of electrification of the railway line between Ratlam and Kota. (391)]

"That the demand under the Head 'ordinary working expenses administration' be reduced by Rs. 100."

[Failure to conduct a survey of Dohad-Khandwa line (Adivasi area). (392)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working expenses—Operation (Fuel)' be reduced by Rs. 100."

[Delay in expanding the diesel shed at Ratlam (Ratlam Division). (393)]

"That the demand under the Head 'ordinary working expenses Operation (fuel)' be reduced by Rs. 100."

[Delay in expanding the loco shed at Nimach (Ratlam Division). (394)]

"That the demand under the Head 'ordinary working expenses Operation (fuel)' be reduced by Rs. 100."

[Damage to diesel engines due to improper maintenance thereof. (395)]

"That the demand under the Head 'ordinary working expenses Operation (fuel)' be reduced by Rs. 100."

[Delay in increasing the production of steam locomotives and diesel engines. (396)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working expenses—Miscellaneous expenses' be reduced Rs. 100."

[Need to reorganise the Railway Protection Force. (397)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working expenses—Staff welfare' be reduced by Rs. 100."

[Delay in implementing employees welfare schemes in various zones of the railways. (398)]

"That the demand under the Head 'Construction of new lines—capital and depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Indifference towards laying railway lines in Adivasi areas of Madhya Pradesh, especially Jabua and Bastar. (399)]

"That the demand under the Head 'Construction of new lines—Capital and depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Delay in doubling the Nagda-Kota section of Western Railway (400)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Delay in conducting the survey of Kota-Chittor Railway line (625)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure in providing proper educational facilities to the children of railway employees in the Ratlam Divisional Headquarters in Ratlam Division of Western Railway (626)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Delay in meeting the public demand to restore Ratlam-Delhi coach in the Dehra Dun Express (Western Railway) which used to be attached to that train previously also (627)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need for Renewal of the contracts of railway book-stalls prior to the expiry of the term of contracts. (628)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to introduce mail train between Ajmer and Khandwa (629)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Delay in Solving the difficulties of the employees of Telecommunication Department of Railways (630)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working expenses—Administration' be reduced by Rs. 100."

[Failure to improve the condition of railway canteens (631)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Delay in running the proposed Meenakshi Express between Hyderabad and Delhi via Ratlam and Chittor (634)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Delay in implementing the recommendations of Miabhoy Commission (635)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to check irregularities and mismanagement prevailing in reservation system (636)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working expenses-Administration' be reduced by Rs. 100."

[Indifference in making suitable changes in the brake vans with a view to making them safe for the Guards. (637)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working expenses-Administration' be reduced by Rs. 100."

[Delay in making proper arrangements of educational and medical facilities for the families of T.T. Is. and A.S.M.'s who have often to stay away from the stations of their postings and who live in areas away from cities. (638)]

"That the demand under the Head ordinary working expenses administration be reduced by Rs. 100."

[Indifference towards making casual labour permanent. (639)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working expenses-Administration' be reduced by Rs. 100."

[Indifference in providing proper catering facilities to passengers at Nagda on Western Railway (640)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working expenses-Administration' be reduced by Rs. 100."

[Failure to restore the halt of 25 Down and 26 Up at Shamgarh station in Kota Division in spite of repeated public demands (641)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working expenses-Administration' be reduced by Rs. 100."

[Delay in extending the Ujjain-Indore (broad-gauge) upto Mhow. (642)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working expenses-Administration' be reduced by Rs. 100."

[Favouritism in awarding catering contract at Indore station (643)]

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN
(Coimbatore): I beg to move:

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to grant recognition to the Indian Railway Workers' Federation. (407)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to recognise the North Eastern Railway Mazdoor Union recognised by the Registrar of Trade Unions and recognising a union which is unregistered and has no legal entity. (408)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to recognise the railway worker as an industrial worker and make commensurate changes in the wage structure in keeping with industrial wages extant in the country especially in the public sector. (409)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to resume negotiations with leaders of National Coordination Committee of Railwaymen's struggle after the calling of the general strike on 28th May, 1974. (410)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to abolish the Railway Board and reconstitute Railway Ministry with Railway Minister as Chairman. (411)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to rescind all penal measures after the general strike of May, 1974, and to withdraw all court cases instituted against railway employees in pursuance of assurances of the late Minister, Shri L. N. Mishra. (412)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to implement the award of the Bombay High Court of 1968 and pay wages according to that judgment to all gangmen. (418)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to restore trains on South West broad gauge section, cancelled during the general strike of May, 1974. (419)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to institute an industrial relations policy based on accepted practices in all railway industries and on tripartite conventions. (420)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to issue orders of re-instatement of the staff on receipt of their appeals for re-instatement. (421)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure of the Railway Board to issue orders of reinstatement even on receipt of Revision petitions from the staff whose appeals have been rejected by the General Managers. (422)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100"

[Failure of the General Managers to issue orders of reinstatement even on receipt of Revision petitions from the staff whose appeals have been rejected by the departmental heads. (423)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure of the S.E. Railway Administration to withdraw the court cases pending against railway staff in the courts at Visakhapatnam. (424)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to implement the assurances given on the demands conceded by the Government prior to the railway general strike of May, 1974. (425)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to open fair price shops in all areas where more than 300 railway workers live. (426)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to implement the award of the Mishroy Tribunal. (427)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to complete cadre review and decasualisation. (428)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to increase pensions to retired railway employees who retired prior to 1-1-'73. (429)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to revise grades and pay scales of senior subordinates of the Carriage and Wagon Branch of the Mechanical Department. (430)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to resume running of trains from Salem to Bangalore on the metre gauge. (431)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Orders issued retrenching the ELR workmen working on the doubling of the track on the South West broad gauge section

of Southern Railway between
Uthukuli and Irugur. (432)]

"That the demand under the Head
'Railway Board' be reduced by
Rs. 100."

[Failure to remove anomalies
arising out of Pay Commission
recommendations in the Integral
Coach Factory, Perambur amongst
Progressmen. (433)]

"That the demand under the Head
'Railway Board' be reduced by
Rs. 100."

[Failure to restore seniority
and promotion of Ex-Grain Shop
Staff on Southern Railway follow-
ing Supreme Court Judgment of
30-1-1974 in Appeals No. 1937
and 1938. (434)]

"That the demand under the Head
'Railway Board' be reduced by
Rs. 100."

[Failure to complete electri-
fication of Madras-Vijayawada
line on Southern Railway. (435)]

"That the demand under the Head
'Railway Board' be reduced by
Rs. 100."

[Failure to cancel all orders of
reduction in rank of the staff im-
posed on them for participating
in strike. (436)]

"That the demand under the Head
'Railway Board' be reduced by
Rs. 100."

[Failure to cancel all orders of
transfer served on the staff for
being absent during the days of
May, 1974 strike. (437)]

"That the demand under the Head
'Railway Board' be reduced by
Rs. 100."

[Failure to cancel all orders of
reversion to a lower post serv-
ed on the staff for being absent
during the days of May, 1974
strike. (438)]

"That the demand under the Head
'Railway Board' be reduced by
Rs. 100."

[Failure to cancel all orders of
compulsory retirement served on
the staff for being absent during
the day of the May, 1974 strike.
(439)]

"That the demand under the Head
'Railway Board' be reduced by
Rs. 100."

[Failure to cancel all orders
where promotions due to the staff
were withheld for being absent
during the days of May, 1974
strike. (440)]

"That the demand under the Head
'Railway Board' be reduced by
Rs. 100."

[Failure to the N.F. Railway to
reinstatement a large number of staff
dismissed for being absent during
the days of May, 1974 strike.
(441)]

"That the demand under the Head
'Railway Board' be reduced by
Rs. 100."

[Failure of the N.F. Railway to
reinstatement more than 900
gangmen employed in Lumding
Division for patrol duty for being
absent during the days of May,
1974 strike. (442)]

"That the demand under the Head
'Railway Board' be reduced by
Rs. 100."

[Failure to settle the accounts
of the retired employees long
after their retirement. (443)]

"That the demand under the Head
'Railway Board' be reduced by
Rs. 100."

[Failure of the Central Rail-
way Administration to reinstate
nearly 40 workers of the Kuria
Car shed who were dismissed for
being absent during the May,
1974 strike period. (444)]

"That the demand under the Head
'Railway Board' be reduced by
Rs. 100."

[Failure of the Western Railway Administration to reinstate about 73 workers under the JOWs in Jaipur Division, although they have put in more than 3 to 10 years of service in maintenance works in the Division. (445)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working expenses Administration' be reduced by Rs. 100."

[Failure to cancel penal orders on staff like reduction in rank, reversion to a lower grade, withholding of due increments, transfer to far away places, withholding of due promotions, compulsory retirement, and dismissal orders (450)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working expenses Administration' be reduced by Rs 100."

[Failure of the Railway Board to reinstate all the dismissed staff in accordance with the judgement of the High Court of Gujarat (451)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working expenses Administration' be reduced by Rs 100 "

[Failure of the Railway Board to reinstate all casual labourers in accordance with the judgements of the Kerala and Andhra Pradesh High Courts (452)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working expenses Administration' be reduced by Rs 100 "

[Failure to issue directives to withdraw all cases pending in different courts against staff for participating in May, 1974 strike (453)]

"That the demand under the Head 'Ordinary working expenses Administration' be reduced by Rs 100 "

[Failure to the SE Railway to reinstate a large number of staff who were dismissed for being absent during the days of May, 1974 strike (454)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Cancellation of many trains, particularly in Southern Railway on the false plea of shortage of coal. (456)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re 1."

[Absorbing all ELR and casual labour into permanent jobs (459)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs 100 "

[Failure to resume running of the Tiruppappuliyur—Bangalore Passenger resulting in hardships to passengers from South Arcot, Salem and Coimbatore Districts (460)]

"That the demand under the Head 'Railway Board be reduced by Rs. 100 "

[Failure to resume cancelled passenger trains between Shoranur and Cochin (461)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs 100."

[Continued refusal to restore the Veerapandy halt on Coimbatore—Mettupalayam section for passenger trains to serve needs of school and college going students (462)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100"

[Failure to have halts at Tirupur of the Mangalore Express and Kerala Express (463)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs 100 "

[Failure to make all labour laws applicable to railway workers without any exemptions (466)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to amend drastically the policy of recognition of trade unions (465)]

"That the demand under the Head 'Construction of new lines—Capital and depreciation reserve fund, be reduced by Rs. 100."

[Failure to construct railway line between Tirupur to Palani via Dharapuram (480)]

"That the demand under the Head 'Construction of new lines Capital and depreciation reserve fund' be reduced by Rs. 100."

[Failure to construct Railway line linking Coimbatore through Satyamangalam and Chamrajnagar to Mysore (481)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to evolve a proper rail-road coordination in movement of freight traffic (708)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to convene a meeting a representatives of management and labour in the railways and Coal Mines Authority and BCO Ltd. to work out measures for speedy movement of coal (708)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Failure to settle all demands and re-instate victimised employees, and dilatory tactics followed in the grievance committee set up with the All India, Loco Running Staff Association (710)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to improve facilities for passengers in Tirupur Station on Southern Railway (711)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Continued failure to lift coal stocks accumulated at the pitheads which are likely to lead to fires unless lifted speedily (712)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[Need to shift the level crossing near Parapalayam by 400 feet as requested in the resolution of the local Panchayat of Mannarai (Tirupur Union) Tamil Nadu (713)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses Administration' be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide proper transhipment coal platform at Delhi Serai Rohilla Station resulting in heavy wastage of coal and difficulty in working (714)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses Administration' be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide proper train examining facilities for goods trains at Delhi Serai Rohilla yard resulting in inconvenience to staff and hampering efficiency and safety. (715)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses Administration' be reduced by Rs. 100."

[Failure to ensure adequate and timely supply of all materials required for repairs to steam engines on Northern Railway (716)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses Administration' be reduced by Rs. 100."

[Failure to carry out decasualisation on Indian Railways and taking casual labour as permanent employees (717)]

"That the demand under the Head 'Ordinary Working Expenses—staff welfare' be reduced by Rs. 100.

[Failure to carry out improvement to old staff quarters at Delhi Sarai Rohilla Station. (718)]

PROF S. L. SAKSENA (Maharajganj). I beg to move.

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs 100."

[Failure to sanction the construction of a branch railway line on NE Railway from Gorakhpur to Maharaj Guni-Nichloul-Thunti Bari Bhainsalotan, in the most backward area of the country. (699)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs 100 "

[Failure to open the halt station at Lal Bahadur Sastri Nagar, 24 kilometres South of Anandnagar railway station on NE Railway in Gorakhpur District in front of the Lal Bahadur Sastri Nagar Degree College, Anandnagar (700)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced by Rs 100 "

[Failure to construct a halt station near Gurla north of Siswa Bazar Railway station on NE, Railway in Gorakhpur District (701)]

SHRI BHOGENDRA JHA (Jainagar) I beg to move

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re 1 "

[Failure to abolish Railway Board (771)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re 1."

[Failure to have only one union of railway workers in each zone. (772)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to check pilferage of goods in the railways. (783)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Failure to give recognition to North Eastern Railway Workers Union (Registered) and instead recognise an unregistered union. (784)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re. 1."

[Need to given representation to the workers in railway management (785)]

"That the demand under the Head 'Railway Board' be reduced to Re 1 "

[Need to abolish first class and to keep only one class besides air-conditioned class (786)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs 100 "

[Need to construct a railway line between Sitamarhi-Jainagar-Lokhabazar in Samastipur Division of North Eastern Railway (798)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs 100 "

[Need to connect Tharbhitta and Nirmali with a railway line in Samastipur division of North Eastern Railway (799)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs 100 "

[Delay in undertaking the work of converting the Samastipur-Darbhanga rail line of North Eastern Railway into broad gauge line. (800)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Delay in taking decision regarding conversion of Darbhanga-Raxaul rail line of North Eastern Railway into broad gauge line. (801)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Delay in starting Jhanjharpur-Lokaha railway line in Samastipur division of North Eastern Railway. (802)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Delay in sanctioning Sakti-Hasanpur Railway line in Samastipur Division of North Eastern Railway. (803)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Delay in converting Muzaffarpur-Barabanki railway line in North Eastern Railway into broad gauge line. (804)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to make the Jayanti Janta between Samastipur and New Delhi a daily train. (805)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to introduce a new mail train between Howrah and Samastipur. (806)]

"That the demand under the Head 'Miscellaneous expenditure' be reduced by Rs. 100."

[Need to attach a direct sleeper coach between Ranchi and Samastipur. (897)]

MR. DEPUTY-SPEAKER: The Cut Motions also are before the House.

*SHRI AJIT KUMAR SAHA (Vishnupur): Mr Deputy-Speaker, Sir, the hon. Railway Minister while delivering his budget speech had stated that that we are now going towards light from darkness. I would like to point out certain points responsible for loss of Railway revenues to a considerable extent. If attention is paid to these points and a sympathetic treatment and behaviour is accorded to those railway employees who had participated in the strike, I have no doubt that the railways will progress and prosper. First, Sir, I will like to speak on the prevailing corruption in the Railways. Sir, the materials purchased for permanent way, rolling stock, locomotives, general stores, signalling equipment etc. are purchased at a higher cost with the collusion of railway officials and the quality of those materials are mostly sub-standard. This results in innumerable railway accidents all over the country causing loss of life and loss of revenue to the Railways to the tune of Rs. 400 crores per annum. Then the concession in freight allowed to certain privileged industries is causing a loss of Rs. 300 crores per year. This concession should be withdrawn for improving the finances of the railways. Next, the waiving of demurrage charges payable to the railways by corrupt means is causing a loss of Rs. 140 crores per year. Then, Sir, it is common knowledge that cases of theft and pilferage from railway goods trains are very frequent. Particularly in the Dhanbad and Asansol divisions of the Eastern railway and the Adra Division of South Eastern railway regular wagon breaking is going on in collusion with and under the protection of Divisional Superintendents and Divisional Operating Superintendents and the Security Officers of the R.F.S.

*The original speech was delivered in Bengali.

श्री दरबारा सिंह (स विद्यार्थपुर) :
 डि टो स्पीकर साहब, रेलवे पर डिस्कशन चल
 रहा है और रेलवे बोर्ड का कोई मेम्बर यहाँ
 पर नहीं है।

श्री रामाचरण शास्त्री (पटना) : शही
 लिये हम कहते हैं कि रेलवे बोर्ड को भंग कर
 दिया जाय। मंत्री महोदय इस बारे में यहाँ
 ऐलान करे।

MR. DEPUTY SPEAKER: Order
 please. The Members do not listen to
 me. I think this is a very unfortu-
 nate thing. It is the practice in this
 House that we do not take any notice
 of anything outside this Chamber—
 whether it is in the official gallery or
 the public gallery—except on very rare
 occasions. This is an important point
 of procedure and I would like to go on
 record that every Member should take
 notice of it—except on very rare occa-
 sions when the Speaker himself decides
 to make a reference to any dignitary
 from outside who comes and visits our
 House. May I request the Minister for
 Parliamentary Affairs kindly have his
 seat? I am here dealing with a very
 important point of order, my senior
 colleague, Sardar Darbara Singh has
 raised and I would like this to go on
 record for the future guidance—I want
 to repeat that—that we do not take
 any notice of anything in any gallery
 except on rare occasion when the
 Speaker himself makes a reference to
 the presence of any foreign dignitary
 by our invitation. It is only at that
 time the House takes notice of it. I
 am a little sorry that Shri Darbara
 Singh had raised this. Whether the
 Members of the Railway Board are
 there or not, I could not careless. It
 is the Minister who is responsible for
 everything; the Minister has to answer
 to this House and if anything goes
 wrong, it is the Minister who is res-
 ponsible for his Secretaries or anybody
 under him. I think this is unfortun-
 ate and should not be repeated.

Now, Mr. Saha, you may continue
 your speech.

*SHRI AJIT KUMAR SAHA; I was
 speaking about the thefts, pilferage and
 wagon breaking on the railways.
 This is causing an annual loss of Rs. 22
 crores to the railways. Vigorous steps
 should be taken to plug this leakage.
 Then, Sir, the facilities of free Saloons
 (inspection carriages) to the railway
 officers is causing a loss of Re. 40
 crores to the railways, and this should
 be discontinued. If all these saloons
 are converted into passenger coaches
 for the general public then about 200
 passenger trains can be run and the
 people will get some relief from over-
 crowding in trains and the railway
 revenues will also be boosted by about
 Rs. 40 crores.

Now, about 20 per cent of the rail-
 ways wagons are kept idle and they are
 not allotted in the normal process, in
 spite of heavy demands, with ulterior
 motives. These are kept idle for mak-
 ing them available to favoured
 parties at a premium. This corrupt
 practice is resorted to by Divisional
 Operating Superintendents and Divi-
 sional Superintendents causing a loss
 of revenue of about Rs. 130 crores per
 annum. Then Sir, about 5 per cent of
 the Railway employees at all levels
 do not perform any regular duties.
 They are parasites and being favourites
 of the officers, they draw their salaries
 regularly along with fictitious hono-
 rarium, over time allowance, travel-
 ling allowance etc., without doing any
 work. This is also causing a loss of Rs.
 39 crores to the railways per year.
 Lastly Sir, I will point out that the
 railways are losing about Rs. 13 crores
 per year on account of payment of
 fictitious claims of travelling allow-
 ance by the officers. The officers
 prefer claims of T.A. without visiting
 any place, on duty. Some time back
 the Auditor General had passed
 strictures against this system. He had
 ordained that officers claiming T.A.
 should produce signatures of the
 officers on duty at the places visited
 by them for which T.A. is claimed.

*The original speech was delivered in Bengali.

But this is not being followed resulting in fictitious claims and loss to the railways.

In the Fifth Five Year Plan the Government claims to be doing much for the betterment of the poor people. They have shed much crocodile tears for them. But what have they done for the poorest workers who are a casual workers on the railways. Some time back the Railway Minister, Mr. Qureshi, stated that the recommendations of the Mianbhey Tribunal has been accepted by the Government in toto. But, Sir, in reality, it is out of the 35,000 casual workers who were retrenched some 12,000 have not yet been taken back. A large number of the casual workers who have been taken back, have been re-employed on daily wages. As a result of this the income of this casual worker has gone down by Rs. 150 per month. Is this the example of the Government's sympathies for the poor? Apart from them there are some more categories of workers who work on the railways but are not recognised as railway employees. Consequently, they are denied all the benefits to which a railway employee is entitled. One such category is the stoker who feeds coal on railway locomotives and without whose warvices the locomotives cannot work. But he is not recognised as a railway employee. He is treated only as a contract labour. In 1970 a legislation was passed in the Lok Sabha against this system of contract labour. But during the last five years that law has not been made applicable to the railways. All such labour referred to above should be treated as railway employees. Then there is an other category viz., the vendors and canvassors who work on the railways year after year but do not get any pay etc. They get a small commission on the sales. The rate of the commission is also not uniform. There is lot of corruption and bribery involved in the matter of allotment of food stalls, book stalls etc. Substantial bribe has to be paid to the

officers empowered with allotment of these contracts. They also deserved to be recognised as railway employees.

Sir, the railway Minister has given repeated assurance in this House that all those railway employees who had participate in the railway strike but were not charged with sabotage or violence will be taken back but inspite of that a large number of railways employees are still out of job though more than 90 per cent of them have no charge of subotage or violence. This is very sad. As already stated earlier a large number of casual workers have been taken back but only on daily wages resulting in reduction of about Rs. 150/- in their pay per month. In Adra Division some 2000 employees are placed in this sad plight. I had written to the hon. Minister Shri Qureshi about the case of a suspended railway employee against whom false charges have been framed. The Minister had also promised to look into the case but nothing has been done as yet. I do not know what is the reason for this. May be the Minister cannot act contrary to the feelings of the Railway Board Sir, some railway employees, under the banner of All India Railway Employees Confederation are on relay fast near the Boat Club with a view to draw the attention of the railway administration for amicable and sympathetic settlement of all the disputes. I will request the hon. Minister to listen to their demands sympathetically and to find an amicable settlement. I will urge upon him to realise that it is the railway workers who actually help the railways to run. It is not the bureaucrats and high officials who are running the railways: The Railways are run by the millions of poor workers. They must be treated with sympathy and compassion. Without their cooperation railways cannot run. I will not take longer time as another member from my party will speak on the demands in details.

14 days:

जो विधिति विषय (मोतीहारी) ; जो मांगें रेल मंत्री जी ने रेल की हैं उनका मैं हार्दिक समर्थन करता हूँ। मंत्री महोदय ने अपने वक्तव्य में कहा है कि समय की पाठशुदी पर महीरी निगाह रखी जाएगी क्योंकि उसके बिना यात्रियों को बहुत असुविधा होती है। साथ ही उन्होंने यह भी कहा है कि नई रेल लाइने बिछाने या मेज का परिवर्तन करने का फैसला करते समय आर्थिक दृष्टि से पिछड़े इए क्षेत्रों का विशेष ध्यान रखा जायगा। इन्ही प्रकार से नियुक्तियों और पदोन्नतियों के सम्बन्ध में उन्होंने कहा है कि अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जन जातियों को विशेष प्रोत्साहन दिया जाएगा। मैं चाहता हूँ कि जो कुछ भी भाषण में उन्होंने कहा है उसकी कार्यान्विति होनी चाहिये। भाषण भाषण ही न रह जाए। रेल मंत्री जी मेरे साथी रहे हैं। मैं उनसे कहूँगा कि जो भाषण उन्होंने दिया है उस में जो कुछ भी उन्होंने कहा है इसको वह देखें कि उसकी कार्यान्वित हो। कहीं ऐसा न हो कि यह भाषण कागजों पर ही रह जाए।

कुशी साहब बैठे हुए हैं। इन्होंने बताया था कि जो लाइन गोरखपुर में मुजफ्फरपुर वाया छपरा जाती है उसको अगर मुजफ्फरपुर से गोरखपुर वाया बेलिया और मोतीहारी ले जाया जाए तो पचास मील का फर्क पड़ जाएगा। उन्होंने ही इस बात को सब से पहले कहा था। छिनीनी पर पुल बन रहा है। यह पुल बड़ी लाइन के लिए बन रहा है। लेकिन यह जो लाइन है यह छोटी लाइन है। मैं कुशी साहब से कहूँगा कि जिस चीज को आपने पैदा किया उसका आप पालन पोषण तो करें। इससे पचास मील की दूरी कम हो जाती है और खर्चा भी कम हो जाता है। यह बोर्डर लाइन भी है। नेपाल से बहुत सा सामान इस लाइन से आ जा सकता है। इन्होंने जो बात बताई मैं चाहता हूँ कि उसके ऊपर ये धमल भी करें। अपने उत्तर में वह इस पर रोकने भी डाले, यह मेरा उन से अनुरोध है।

बड़ी लाइन मुजफ्फरपुर तक चली गई है। स्वर्गीय रेल मंत्री समस्तीपुर और मुजफ्फर-

पुर भागे वाले थे। वह हमारा दुर्भाग्य है कि उनकी हत्या कर दी गई और वह हमारे बीच नहीं रहे। उन्होंने कहा था कि मुजफ्फरपुर से मोतीहारी सगौली रक्तील होते हैं वह दरभंगा जायें ताकि अपनी भावों से देख लें कि यह लाइन ठीक है या नहीं है, इसको बड़ी लाइन बनाया जाए या नहीं। नेपाल की भी मांग है कि इसको बड़ी लाइन बनाया जाए क्योंकि नेपाल का सम्बन्ध रक्तील से जो पहले नैरो गेज से था उसको हटा दिया गया है। उसकी मांग है कि इसको थोड़ा बड़ी लाइन में परिवर्तित करते हैं तो कोई विशेष खर्च नहीं है और उसको आप मजूर कर लें। इसमें कोई बहुत बड़ी नदी रास्ते में नहीं पडती है। आपका खर्चा भी बहुत ज्यादा नहीं होता है। इसलिए इसको आपकी मान लेना चाहिए।

हम स्वर्गीय ललित नारायण जी के बहुत आभारी हैं कि उन्होंने कुछ कमिटेमेंट्स किए थे हमारे प्रति। वर्तमान रेल मंत्री ने आश्वासन दिया है कि उनको वे निभाएंगे। मैं प्रार्थना करता कि जितने उनके कमिटेमेंट्स थे उनको वर्तमान रेल मंत्री अवश्य निभाए।

रेल मंत्री ने गल्ले पर भाड़े की दर बढ़ा दी है। इसका नतीजा यह होगा कि गल्ला महंगा हो जाएगा। इसलिए मैं चाहता हूँ कि सरकार अगर इसको कम कर सकती हो, इस वृद्धि को वापिस ले सकती हो तो वापिस ले ले और इसके बजाय लखौरी गड्ढा पर जो भाड़े की दर है उसको वह बढ़ा दे। रेल मंत्रालय का काम है कि वह सोचे कि गल्ले पर महसूल न बढ़ाया जाए। साथ ही किसानों के काम आने वाली जो चीजें हैं, वे कम महसूल में ले जाई जानी चाहिए। अगर एस डी ओ, या कमिश्नर या डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट या स्टेट गवर्नमेंट यह लिख कर दे दे कि फलों जगह किसान के हित में सिमेंट चाहिए, कोयला, सोहा या ऐसी कोई दूसरी चीज चाहिए और अब उस चीज की भेजा जाऊ तो उसके ऊपर लेबल लगा कर भेजा जा सकता है।

है कि वह किसान के इंटरैस्ट में जा रहा है और उस पर महसूल आप कम बाजें करें। इससे किसान को उसके काम आने वाली चीजें रियायती दर पर मिल सकेंगी। एक तरफ किसान के गल्ले के दाम कम निर्धारित किए जाते हैं और दूसरी तरफ किसान के काम आने वाली जो चीजें हैं उनके दाम बढ़ा आप देने तो उसका नतीजा यह होगा कि गल्ले के दाम स्वभावतः बढ़ जाएंगे। इस बास्ते इसके ऊपर रेल मंत्री विचार करें। वह व्यावहारिक आदमी है।

छिन्नीली पुल का निर्माण हो रहा है। मैं चाहूंगा कि उसके लिए अधिक से अधिक रकम दिया जाए ताकि निर्माण कार्य जल्दी से जल्दी पूरा हो जाए। उस में एक कठिनाई है। कुछ तो उत्तर प्रदेश सरकार को और कुछ बिहार सरकार को देना है। उत्तर प्रदेश सरकार को गंडक नदी को ट्रेन भी करना है। वह ट्रेन भी हो जाए और पुल भी जल्दी बन जाए ताकि रेलवे लाइन चालू हो इस और आपकी जल्दी ध्यान देना चाहिए।

अपने भाषण में मंत्री महोदय ने यात्रियों के कष्ट कम करने की बात कही है। साथ ही यह भी कहा है कि गाड़ियां समय पर चनेंगी। उपाध्यक्ष महोदय, पता नहीं आप उत्तर बिहार गए हैं या नहीं गये हैं। यहां से पटना जाना आसान है लेकिन पटना से हम अपने घर जो सी सवा सी मील दूर है, जाना मुश्किल है और वहां पहुंचने में दस बारह घंटे लग जाते हैं और हम लोगों को बहुत कष्ट होता है। आने उत्तर बिहार की बहुत सी गाड़ियां भी बन्द कर दी हैं। इन बन्द गाड़ियों को आप अबिलम्ब चालू करें। साथ ही उन गाड़ियों को आप समय से चलाएं।

उत्तर बिहार की ट्राई करोड़ की पापुलेशन है। जो पटना के दक्षिण में रहते हैं उन के बास्ते गंगा जो पर कोई यातायात की

सुविधा नहीं है, कोई रेलवे लाइन नहीं है। साथ ही इस्टन ५० पी० के बहुत से रिक्शा चालक, बहुत से दूसरे लोग भिन्न भिन्न तरह के काम करते के लिए पटना में आते हैं और उनको आने जाने में बड़ी कठिनाई होती है। और इस्टन ५० पी० की पापुलेशन को भी जोड़ा जाए तो यह चार करोड़ की पापुलेशन हो जाती है जिस का ताल्लुक पटना से पटना है। नेपाल की एक करोड़ पापुलेशन है। इस तरह से यह पांच करोड़ की पापुलेशन हो जाती है जिस का ताल्लुक पटना से पटना है। पटना बिहार की राजधानी है। उत्तर बिहार का रेलवे लाइन से उमका कोई निक नहीं है, कोई सामान आ जा नहीं सकता है। रोड ब्रिज अवश्य बन रहा है लेकिन उससे थक काम नहीं होगा जो रेल से होता है। मैं कहूंगा कि आप अपने मंत्रिन्वकाल में यह यश ब्रमा लें और उत्तर बिहार का दक्षिण बिहार से सम्बन्ध जोड़ दें। कोयला, लोहा, अन्नक, सिमेंट आदि बहुत सी चीजें हैं जो उत्तर बिहार को दक्षिण से जाती हैं। स्टीमर से जब आप जाते हैं तो कभी स्टीमर गंगा जी में धंस जाता है तो रात दिन हमे उसी में पड़े रहना पड़ता है। आप हमारी कठिनाई को महसूस करें। मंत्री तथा दूसरे बड़े लोग तो हवाई जहाज में चले जाते हैं। सेटर का कोई मंत्री पटना अगर गया तो पटना से उत्तर बिहार में हवाई जहाज से चला जाता है लेकिन जनता हवाई जहाज से नहीं जा सकती है। इस और आप अवश्य ध्यान दें कि गंगाजी को स्टीमर से पार करने में कितनी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है।

हड़ताल में जिन लोगों को नौकरी से हटा दिया गया और जिन के ऊपर बायोलेंस का चार्ज नहीं है उनके केसिस की मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री देखें। किसी के वहकाबे में आ कर उन्होंने अगर हड़ताल में भाग लिया है तो उनको क्षमा कर दिया जाना चाहिए।

हमारे विरोधी भाइयों ने इन लोगों को बहका कर इन से हड़ताल कराई। जो लोग ऐसा कहे कि उन्होंने बहकावे में आ कर हड़ताल की उन से अडरटेकिंग ले कर ताकि और लोगों को आगे से हिदायत हो जाए, आप उनको वापिस नौकरी में ले लें। मैं चाहता हू कि मंत्री महोदय इस पर विचार करें। उनके ऊपर कोई अग्रर मंडंग का चार्ज नहीं है या इस तरह का कोई और गम्भीर काम उन्होंने नहीं किया है तो मैं कहूंगा कि उन से आग्र लिख कर अडरटेकिंग कोई ले ले और उनको वापिस नौकरी पर ले ले। वे बच्चे गरीब आदमी है और ज्यादातर उन में ऐसे हैं जो समस्तीपुर सब डिवीजन में काम करते थे और उनको हटाया गया है।

मैं कहना चाहता हू कि रेलवेज का क्लेम बहुत बढ़ जाता है, इसके ऊपर मंत्री जी ख्याल रखे। क्यो रेलवे का क्लेम बढ़ता है, कही सामान चोरी हो जाता है, किस को वजह से चोरी हो जाता है, किम स्टेशन की गडबडी से हा जाता है, इस पर रेलवे को ध्यान देना चाहिए। इस तरह से रेलवे का बहुत पैसा जाता है।

उमाध्यक्ष महोदय, जिस शनर से मैं आना हू, जो मेरी कास्टीट्यूएसी है वह शहर दा हिस्सा में है और रेलवे स्टेशन वहा बीचो-बीच पडता है। वहा न तो कोई अडर-ग्राउंड ब्रिज है और न ओवर-ब्रिज है। वहां पर एक ब्रिज की जरूरत है। रेलवे विभाग कहता है कि स्टेट गवर्नमेंट पैसा दे। बिहार गवर्नमेंट की हालत मंत्री जी को मालूम ही है कि अग्रर मेटर आज पैसा न दे तो उसना चलना मुश्किल हो जायगा। बिहार में जिस तरह की आज परिस्थिति है उसमें बट्टा की सरकार के लिए ना-मुमकिन है कि किसी काम पर पैसा खर्च करे। उसको अपना एडमिनिस्ट्रेशन चलाना मुश्किल हो गया है। इसलिए स्पेशल केस में बिहार को सहायता दे और जहा-जहा अडर-ग्राउंड या ओवर-ब्रिज बनाना हो, वह बनाये।

हमारे ललित बाबू नै हिमाचल प्रदेश के लिए भी कुछ आश्वासन दिया था। मैं चाहूंगा कि उन्होंने जो आश्वासन दिया था वह रेलवे लाइन निकालनी चाहिए और मंत्री जी उस पर भी ध्यान दें और वहा के लिए रेल लाइन निकाले क्योकि वह एक पिछडा हुआ इलाका है। वहां से हमारे मेम्बर हैं श्री पाराशर जी, जिनका स्मृति नाम ही है, तो इनकी मांगो का मैं समर्थन करता हू।

मैं मंत्री जी से कहना चाहता हू कि देश में जमींदारी तो हट गई लेकिन ए० एच० हलीलर की जमींदारी नहीं हटी। अग्रर इसे नहीं हटाते हैं तो बेकारी की समस्या दूर करना मुश्किल हो जाता है। इसलिए मैं चाहूंगा कि ए० एच० हलीलर की जमींदारी को हटा कर एक-एक स्टेशन पर एक-एक आदमी को दुकान दे दे, एक-एक और दो-दो ग्रंजुएट्स उसको चला सकते है और मनोनुकूल किताबें मगा सकते है। इससे उनकी रोजी-रोटी चल सकती है और जिस स्टेशन पर वह रहेगे वह सोचेंगे कि यहा के लोगों का और गुजरने वाले लोगों का किताब पठने का टेस्ट क्या है और उसी तरह की किताबें वह रखेंगे। लेकिन एक आदमी की जमींदारी सरकार ने रख छोडी है जब कि सरकार कहती है कि जमींदारी हटा दो है। लेकिन रेलवे से जमींदारी नहीं हट रही है। मैं सरकार से आग्रह करूंगा कि सरकार इस तरह के कामो को ठीक से देखे।

जहा तक रेलवे में बहाली का सम्बन्ध है, हम ललित बाबू का धन्यवाद करते हैं कि उन्होंने मुजफ्फरपुर में एक पब्लिक सर्विस कमीशन खोला। लेकिन मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि वह देखे कि जो पब्लिक सर्विस कमीशन खुना है, इन्में किस तरह के लोग है, किम तरह का काम करते हैं। उसमें ऐसे आदमी रखें जो सब के साथ समान रूप से न्याय बरतें और मैरिट के आधार पर सर्वेक्षण करे। मैं कहूंगा कि रेलवे सर्विस

कमीशन का फिर से रि-भाग इज्जेशन करें और उन्हें आर्गेनाइजेशन इस तरह का बनायें जिससे निष्पक्ष और न्यायप्रिय आदमी हों जो रेलवे की सेवा कुशलता और ईमानदारी से कर सकते हों।

उपाध्यक्ष जी, यहां से आसाम मेल बरीनी तक जाता है। वहां से आगे आपकी तरफ लीज जाते हैं। वहां से मुजफ्फरपुर तक बड़ी लाइन गई है। वहां जाने में हमारा बड़ा समय लग जाता है क्योंकि जो आसाम मेल की कनेक्टिंग ट्रेन जाती है वह हर स्टेशन पर रुकती जाती है। इसलिए हम लोगों को 150 मील जाने में 13, 14 घंटे लग जाते हैं। इसका कारण यह है कि उधर तो बड़े आदमी जाने ही नहीं हैं। किसी जमान में हमारी मुसीबत को दूर करने के लिए गांधी जी गये थे।

उपाध्यक्ष महोदय आप तो वी० आई० पी० हैं।

श्री विभूति मिश्र उपाध्यक्ष जी, आप भी वी० आई० पी० हैं। आप भी समझते हैं कि आपकी क्या कीमत है और हमारी क्या कीमत है। आप इमी से अनभव कर सकते हैं। वी० आई० पी० वही है जो पत्नी हैं, दूसरा कोई वी० आई० पी० नहीं है। हम तो टूम पार्टी के मेम्बर हैं, पार्टी के समर्थक हैं। लेकिन आज हम लोगों की छोटी छोटी मंगो को सरकार को ध्यान में रखना चाहिए।

रेलवे कमन्टेटिव कमेटिज ग्रथ्यगार साहब के जमान में इसलिए बनी थी कि टाइम-टेबल आदि की छोटी छोटी ग्रीवान्सेज को हाउस में न उठा कर वहां पर देखा जाये। लेकिन वहां जो हम लोग सवाल उठाते हैं, वही ब्रिटिश डेज की तरह के स्टीरिओ टाइप जबकि हमारे सामने आ जाते हैं। इसलिए मैं कहता हू कि हम अनता

के प्रतिनिधि हैं चुनकर घाबे हैं तो जनता की बात की उसकी तकलीफों को सरकार सुने। लेकिन जब सरकार नहीं सुनती है तो चारों तरफ इमिया में हंगाम हो जाता है। अगर सरकार को कठिनाई है, दिक्कत है, तो साफ कह देना चाहिए कि यह कठिनाई है, यह दिक्कत है। हमको टाइमटेबल बदलने में यह दिक्कत है, इस तरह के लंगों को बहाल करने में यह दिक्कत है, फलां जगह रेलवे लाइन बनाने में यह दिक्कत है, साफ बात कह देनी चाहिए। पैसा ही तो कह दे कि पैसे से बना सकते हैं, नहीं ही तो साफ कह दे कि नहीं बना सकते हैं।

श्री हनुमन्तरया जी ने एक सवाल उठाया कि माउथ का पैसा कटकर नार्थ में चला गया। मैं जानना चाहता हू कि जो सेट्रल गवर्नमेन्ट की सेविसेज है उनमें बिहार का पापुलेशन के हिसाब से जो 1/10 हिस्सा पडता है, क्या उन लोगों को 1/10 के हिसाब से जगह मिली हुई है? अगर वह नहीं है तो क्यों नहीं है। हम लोगों को यहा छोटी छोटी लाइन रह गई, कभी हमने बड़ी लाइन का मुह नहीं देखा। हमारे बेचारे रेल मंत्री ने उपकार का काम किया तो उम काम के बदले में उनकी जान चली गई। इनमें घृणित, कृतघ्न लोग हैं कि उपकार का काम करने के समय में ही उनकी जान ले ली। हमारा देश एक फंडरेशन है लेकिन इसके माने यह नहीं कि किसी के साथ तर्जौह दी जाये और किसी के प्रति उपेक्षा बरनी जाये।

ईस्ट य० पी०, उत्तर बिहार की हालत खराब है। मैं मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हू कि वहां पर बड़ी लाइन बनाये। इससे यह महूलियत होगी कि कोई भी रेलगाडी पर साधे कलकत्ता, मद्रास, बम्बई चला जायेगा। उसको बीच में उतरना नहीं पड़ेगा। भिन्न-भिन्न जगह अगर चेज करना पड़ेगा तो वह उसकी कठिनाई का महसूस

नहीं करेगा। इसके अलावा समाज कोने में भी सहूलियत होगी।

मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ और धारा करता हूँ कि वह हमारी मांगों को जहाँ तक हो सकेगा सहृदयतापूर्वक स्वीकार करेंगे और मुजफ्फरपुर से एक बड़ी लाइन बाया मोतिहारी और रक्सौल होते हुए गोरखपुर ले जायेंगे और एक लाइन मुजफ्फरपुर से मोतिहारी होते हुए बाया बेलिया गोरखपुर ले जायेंगे। अब यही मुझे कहना है।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना)

उपाध्यक्ष महोदय मैंने रेल बजट से सम्बन्धित मांगों के सम्बन्ध में अपने 213 कटौती के प्रस्तावों के द्वारा सरकार का ध्यान मजदूरी, आम लोगो और रेल व्यवस्था के विकास के मिलमिले में दिलाने की कोशिश की है। मुझे उम्मीद है कि रेल मंत्रालय उन तमाम बातों पर विचार करने के बाद उचित कार्यवाही तो करेगा ही, साथ ही उसकी सूचना भी सदस्यों को देगा।

उपाध्यक्ष जी, मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड को उठा देने की मांग वर्षों से सदन के सभी दलों के लोग करते रहे हैं। लेकिन ताज्जुब की बात यह है कि इस जनतांत्रिक प्रणाली में भी जनता के प्रतिनिधियों की बातों पर अभी तक ध्यान नहीं दिया गया है, और रेलवे बोर्ड अपनी मनमानी करता रहता है। मजदूरी को, और उन के लिए आवाज उठाने वालों को भी, शायद ये लोग अपना दुश्मन समझते हैं। माननीय सदस्य ने अभी ठीक ही बताया है कि परामर्शदात्री समितियों में वे लोग जो उन की मर्जी होती है, वही जवाब दे देते हैं। मालूम नहीं कि उन की क्या उपवेयता है। लोग बड़े धनुषबी और अपने अपने क्षेत्रों के जाने-माने लोग हैं। फिर भी उन की नीति मजदूर-बिरोधी और देश के विकास

को रोकने वाली है। अगर ऐसी बात ब होगी, तो तमाम लोग रेलवे बोर्ड को खत्म करने का मांग न करेते।

रेलवे बोर्ड अपने मंत्री जी भी हिकमत नहीं कर सकता है। 2 जनवरी को स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र की समस्तीपुर में हत्या हो गई। उस में रेलवे बोर्ड की क्या भूमिका रही, यह आज तक लोगों को मालूम नहीं है। जनता में यह संदेह है कि कहीं रेलवे बोर्ड का तो इस घटयत्र में हाथ नहीं है। अगर इस भविष्यवा और इस संदेह को खत्म नहीं किया जायेगा, तो जाहिर है कि लोगों के दिमाग में तरह तरह की बातें चक्कर काटती रहेंगी। स्वयं मेरे मन में संदेह है कि रेलवे बोर्ड ने इस में क्या भूमिका भ्रदा की। जब इस सवाल को अन्यत्र उठाया जाना है, तो उस का सतोषजनक जवाब नहीं दिया जाता है।

अगर रेलवे बोर्ड के साथ मंत्री महोदय की इतनी मुहब्बत है, तो वह कम मे कम इतना तो करे कि रेलवे बोर्ड के चेयरमैन को हटा कर स्वयं उस के चेयरमैन बन जायें। इस में क्या कठिनाई है? अब्बल तो रेलवे बोर्ड टूटना चाहिए। अगर मंत्री महोदय उस को नहीं तोड़ सकते हैं, तो यह दुहरी शासन-व्यवस्था रखने की क्या आवश्यकता है कि रेलवे बोर्ड जो मन में चाये, यह अलग से काम करे, और मंत्री महोदय अलग से काम करे।

मुझे मालूम है कि पिछली हड़ताल में मजदूरी को जो बंदित किया गया है, स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र ने कई संसद-सदस्यों की उपस्थिति में उस को समाप्त करने के लिए बड़े बड़े अधिकारियों को कहा, टेली-फोन पर बातें की, लेकिन उन की बात नहीं मानी गई। रेलवे बोर्ड जो चाहता है, वह करता है। इस बायार्की, इस दुहरी शासन-व्यवस्था, का क्या मतलब है? एक ही

वासन-अवस्था होती चाहिए। अगर मंत्री महोदय रेलवे बोर्ड को समाप्त नहीं कर सकते हैं, तब उन्हें जो उस का अध्यक्ष होना चाहिए।

मंत्री महोदय ने अपने बजट भाषण में, और बजट पर हुई चर्चा के जवाब में, मजदूरों के प्रति हमदर्दी तो ज़रूर दिखाई, लेकिन मेरे एक प्रश्न के उत्तर में 18 फरवरी को सरकार की ओर से जो आकड़े दिये गये, उन के सुताविक पिछले साल मई की हड़ताल में भाग लेने के कारण 2024 स्थायी मजदूर 206 अस्थायी मजदूर और 9165 नैमित्तिक कैंजुअल, मजदूर नौकरी से निकाले गये और उनको अभी तक काम पर नहीं लिया गया है। इस के अतिरिक्त 1111 मजदूरों को सजा हो चुकी है और 1083 मजदूरों पर मुकदमे चल रहे हैं। ये सरकार के आकड़े हैं।

लेकिन आल-इंडिया रेलवे एम्प्लोईज कानफेडरेशन के जो सदस्य कार्यकर्ता और एम्प्लोईज के मेम्बर आज वोट बलब पर 48 घण्टे की मूव हड़ताल कर रहे हैं, उनका कहना है कि 2900 स्थायी मजदूर और 12,529 अस्थायी मजदूर आज भी नौकरी से बाहर हैं।

इन में से जो भी आंकड़े मंत्री हा लेकिन यह बात स्पष्ट है कि अभी तक कई हजार रेलवे कर्मचारी काम से बाहर हैं जिन्हें अक्सर वार्गाम काम पर लिया जाना चाहिए, वरना रेलवे में सामान्य स्थिति कायम करने, रेलवे कर्मचारियों में विघ्नता की भावना पैदा करने और काम के प्रति उन की जवाबदेही को जगाने में हमें सहायता नहीं मिलेगी। इन लिए मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय अभी भी तमाम कर्मचारियों के बिरुद्ध की गई कार्यवाही को खत्म करने का ऐलान करें। मैं उनको ज़रूर धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने एक इन सर्विस को समाप्त करने का आदेश दिया है, और जेनेरल-मैनेजरी की बैठक

में भी यह बात कही है। लेकिन पूरे धन्यवाद के पात्र वह तभी होंगे, जब वह तमाम दंडित मजदूरों के दंड को समाप्त कर देंगे। आज मजदूरों को उन से बहुत आशा है।

1083 मजदूरों को डिसमिस या रिमूव कर दिया गया है और उन तमाम लोगों पर मुकदमे चल रहे हैं। किस आरोप पर? रेलवे प्रशासन का आरोप है कि उन लोगों ने हिंसा की है, तोड़-फोड़ के कामों में हिस्सा लिया है और दूसरों को डराया-धमकाया है। यह अफवाह है कि इन्टिमिडेशन की नई बान मंत्री महोदय ने स्वयं जोड़ी है। यदि यह ठीक है तो यह तर्कलक्ष की बात है। इन्टिमिडेशन का आरोप तो किसी पर भी लगाया जा सकता है। यह आरोप लगाया जा सकता है कि रामाव 17 शास्त्री ने पार्लियामेंट में धमकी दी है। बाहर ऐसी बात कड़ने पर मेरे बिनाफ भी कार्यवाही की जा सकती है। यह बात मुनासिब नहीं है।

मंत्री महोदय ने जो 1083 की संख्या दी है मैं यह जानना चाहता हूँ कि उन में हिंसा करने वालों, तोड़-फोड़ करने वालों और इन्टिमिडेशन करने वालों की अलग अलग तादाद कितनी कितनी है।

मैं एक प्रतिवादी सवाल उठाना चाहता हूँ। जो काम आज तक कभी नहीं हुआ था—जो काम 1949, 1960 और 1968 की हड़ताल में नहीं किया गया था सरकार ने वह काम इस रिक्तता हड़ताल के दौरान किया है। इन तमाम लोगों पर मुकदमे चल रहे हैं और न्यायालय से अभी तक कोई फैसला नहीं हुआ है लेकिन सरकार ने अपना फैसला दे दिया—उन लोगों को नौकरी से हटा दिया रीमूव कर दिया या बर्खास्त कर दिया। क्या सरकार का यह अधिकार है? यह मविधान-विरोधी कदम है। अगर सरकार नहीं मानेगी तो मजदूरों

को कोर्ट की मरण लेनी पड़ेगी। कई कोर्ट्स से फैसले हो चुके हैं। गुजरात हाई कोर्ट, कलकत्ता हाई कोर्ट और दूसरे हाई कोर्ट, मजदूरों के हक में फैसला दे चुके हैं। अगर सरकार इस तरह दमन की बात करेगी और जनतंत्र की बात भी करेगी तो ये दोनों बातें साथ साथ नहीं चल सकती हैं।

अगर सरकार को उन के खिलाफ यह कार्य-बाही करनी थी तो वह उन लोगों को सस्पेंड रखती। जब कोर्ट से यह सिद्ध हो जाता कि उन्होंने हिंसा या तोड़फोड़ की है तो सरकार उन को हटा सकती थी। लेकिन उस ने ऐसा न कर के मजदूरों के हक पर कुठाराघात किया है। मैं उम्मीद करता हूँ कि मंत्री महोदय अब भी "द्वैत आयद दुस्स्त आयद" वाली कहावत को मान कर तमाम कर्मचारियों के विरुद्ध की गई कार्यवाहियों को समाप्त करेगे।

हमारे यहाँ आगरा-महसारा लाइट रेलव और फनुहा-इस्लामपुर लाइट रेलव में हंगामा मचा हुआ है। सब से पहले तो मैं यह मांग करूँगा कि सरकार उन छोटी लाइनों को अपने कब्जे में कर ले और उनको बड़ी लाइनों में बदल दे। इस तरह रेलवे की आमदनी भी बढ़ सकती है और भोजपुर, रोहताम, पटना, नालन्दा और गया जिलों के पिछड़े हुए इलाकों को विकसित करने में मदद भी मिलेगी। इस से किसानों को अपनी जिम्मेदारी में लाने में आसानी होगी। इस से रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी और जनता को सहूलियत भी होगी।

मैं यह भी चाहूँगा कि फनुहा-इस्लामपुर रेलवे लाइन को गया तक बढ़ाया जाये। गया हिन्दुओं का तीर्थ-स्थान है। मैं तीर्थ-स्थान में विश्वास नहीं करता हूँ लेकिन जनता उस में विश्वास करती है और मंत्री महोदय भी करते हैं। इस लिए उस लाइन को गया तक बढ़ाया जाये।

आगरा-महसारा लाइट रेलवे में एक हजार मजदूर 55 दिनों से हड़ताल पर हैं। उनकी एकमात्र माँग है कि तृतीय-बेतन आयोजन के फैसले को उन के लिए भी लागू किया जाय जिस को आप ने तमाम-केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों के लिए लागू किया है, रेल मजदूरों के लिए लागू किया है। उन का कहना है कि इस सिलसिले में प्रबन्धकों और यूनियन के बीच में समझौता भी 15-4-73 को हो चुका था और प्रबन्धकों का वादा भी हो चुका है, फिर भी प्रबन्धक उस को मान नहीं रहे हैं। इसलिए वे 55 दिनों से हड़ताल पर हैं जिस के फल-स्वरूप डालमियां नगर जो औद्योगिक नगर है, जहाँ सीमेंट का कारखाना है वहाँ उस कारखाने में 8-3-75 से ले ब्याफ कर दिया गया है और एक हजार मजदूर बेकार हो गए हैं। इस से प्रति दिन 2 हजार टन सीमेंट का बनना बन्द है और लाखों रुपये का नुकसान हो रहा है सरकार का टैक्स के रूप में, मजदूरों का मजदूरी के रूप में, और मालिकों का मुनाफे के रूप में। अगर उन की हड़ताल में आपने हस्तक्षेप नहीं किया तो वहाँ की हालत और भी खराब होनी चली जायगी। आज वहाँ का उद्योग ठप हो गया है और उस इलाके के जीवन का स्पन्दन बन्द हो गया इसलिए मैं चाहूँगा कि आगरा से महसारा तक जो छोटी लाइन है जिस में 55 दिनों से हड़ताल चल रही है उस में मजदूरों की माँगों को माना जाय और सरकार इन छोटी लाइनों को—और भी कहीं हिन्दुस्तान में छोटी लाइन हो तो उन तमाम को अपने कब्जे में लेकर चलाए।

मैं एक बात और कह दूँ। मजदूरों को दण्डित करने, मैं भूल गया था इसलिए फिर दोबारा याद दिना दूँ। हमारी एन० एफ० रेलवे की रेलवे वर्कर्स यूनियन के जो इंडियन रेलवे वर्कर्स फेडरेशन से सम्बन्धित है 38 सदस्य अभी भी नौकरी से बाहर हैं और उस में दो महिलाएँ भी हैं। यह साल

महिलाओं का सवाल है फिर भी दो महिलाओं को घ्राप ने नौकरी से हटा दिया है। यह क्या शोका देता है कि महिलाओं को भी नौकरी से निकाल दिया जाय ? उन का नाम है मिस बानी बागची और मिस एलो पाल। इन ो इसलिए निकाला गया है कि इन्होंने किसी प्रदर्शन में नेतृत्व किया था। इसी तरह से हमारे ईस्टर्न रेलवे की बाते तो मुझको बहुत मालूम हैं क्योंकि मैं उधर से ही आता हूँ। ईस्टर्न रेलवे के मिनिस्ट्रीयल स्टाफ के 55 आदमियों को निकाला हुआ है और कार्मिशयल स्टाफ के 12 आदमी निकाले हुए हैं। पूरे हिन्दुस्तान की तादाद तो पता नहीं कितने गुना बढ़ जायगी। तो मैं यह जरूर घ्राप में निवेदन करना चाहूँगा कि औरतो को तो फौरन काम पर वापस लेने का आदेश दीजिए। इसी तरह में धनवाद के कैरिज ऐंड बैंगन स्टाफ कौंसिल के 19 लोगों को नौकरी में निकाला गया है। मेरे पास पतरातू में एक तार आया है जिनमें लिखा हुआ है

"CONTINUED REPRESSIONS AND PROVOCATIVE ARRESTS OF THREE LEADERS OF CARRIAGE STOP COUNCIL PATRATU RESULTED SUSPENSION OF WORK INTERVENE TO RESTORE NORMALCY BY PEACEFUL SETTLEMENT"

ता इस तरह की स्थिति याज भी बनी हुई है। मैं चाहूँगा उस तरफ घ्राप का ध्यान जाना चाहिए।

कान्फेडरेशन का मैंने जिक्र किया रेल मजदूरों की मांग। हाँ ले हूँ उसके नेता भूख हटाना कर रहे हैं। उन को चार मंत्री मागे है जिन का मानने में घ्राप को कोई एतराज नहीं होना चाहिए। पहली मांग उनकी यह है कि मेरे बख्शिस कर्मचारियों को अबिलम्ब काम पर वापस लिया जाय। दूसरे मेरे दसनात्मक आदेश, काला बानून, डी आई आर मिसा बमरह को रद्द किया

जाय। तीसरी मांग यह है कि बेज फ्रीज कानून वापस लिया जाय। और चौथी मांग यह है कि रेल मजदूरों की छ सूची मांगों की पूर्ति की जाय। उन में से बहुत सी माने मान ली गई थीं। घ्राप ने कहा था कि जहाँ 300 कर्मचारी काम करेगे वहाँ राशन की दुकानें खोलेंगे। मैं जानना चाहूँगा कि कितनी राशन की दुकानें घ्राप ने खोली और बाकी मांगों की घ्राप ने कहाँ तक पूर्ति की ? मजदूरों को यह जानने का अधिकार है। अगर घ्राप इन मांगों को पूरा नहीं करते हैं तो मजदूरों के मन में यह भाव पैदा होगा कि सरकार केवल बकवास करती है केवल झूठे वादे करती है उन की पूर्ति नहीं करती। यह दिमाग उन का न बने इस के लिए मैं चाहूँगा कि जो वादे किए गए हैं उन को पूर्ति की जाय।

रेल मंत्री (श्री कमलापति त्रिपाठी)

। 276 दुकानें खोली गई हैं कुल मिला कर।

श्री रामावतार शास्त्री : वही मैं जानना चाहता हूँ। बाकी और मांगों के बारे में क्या हुआ ?

इस के बाद जा रेन बैंगन को खेने कर के करोड़ों रुपये का सामान चुराया जा रहा है उस के बारे में मैं निवेदन करना चाहता हूँ। मेरे पास ये पांच तस्वीरें हैं मैं चाहूँगा कि इन को मैं सदन की मेज पर रखूँ। ये कटिहार की पांच तस्वीरें हैं कि किस तरह में कोयला लोग चोरी कर के ल जा रहे हैं किस तरह से बैंगन तोड़ा जा रहा है और किस तरीके में बैंगन ताड़ कर चोर गेहूँ ले जा रहे हैं। अगर मैं इजाजत दे तो मैं इन्हे सदन की मेज पर रखना चाहता हूँ। यह ऐंटी नेशनल एक्टिविटी आफ श्री डी० मुखर्जी असिस्टेंट सेक्योर्टी आफिसर एन एफ रेलवे कटिहार आर पी एफ डिपार्ट-मेंट के बारे में है। इनकी देखरेख में यह

*The Speaker not having subsequently accorded the necessary permission the documents were not treated as laid on the Table.

अपनी नीतियाँ चल रही हैं। इसकी सूचना ऊपर के अधिकारियों को दी गई एन एफ रेलवे वर्कर्स यूनियन की तरफ से लेकिन उस दूर कोई कार्यवाही नहीं की गई। मैंने अपने कटमोशन में श्रीर बहून से स्थानों के नाम भी लिए हैं कि कहा कहा किस तरह से चोरिया हो रही है, बंगल तोड़ रहे हैं, करोड़ों का सामान नुकसान हो रहा है और दूसरी तरफ जनता के ऊपर कि टाका बड़ा कर बाटा पूरा किया जा रहा है।

एक बात यूनियन की मान्यता के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। आप ने दो फडरेयंस की तो मान्यता दे रखी है। उस में मुझे कोई ड्रेप नहीं है। आगे उन्हे मान्यता दे, लेकिन आप को अन्दाज लग गया होगा पिछली हडताल के मिलभिले में कि मजदूरों के बीच और भी शक्तिशाली संगठन काम कर रहे है। उन को मान्यता देने से आप क्यों घबडाते है ? जब दो को मान्यता दे सकते है तो बार को भी दे सकते है। तो मैं आप में यह निवेदन करूंगा कि जिन दो को आपन मान्यता दे रखी है उन के अनायास आल इण्डिया रेलवे एम्प्लोईज कांफडरेशन और इंडियन रेलवे वर्कर्स फेडरेशन को भी मान्यता प्रदान करे जा लडाकु मजदूरों और कंटगरी के लोगों के संगठन है। पन्द्रह कंटगरी के लोग इस संगठन में सम्बन्धित है और जो लडाई के मदान में बोट क्लब पर मौजूद है। इन को मान्यता देने में आप को क्या कठिनाई है ? इसलिए मैं चाहता हूँ कि आप अपनी नीति में परिवर्तन करे कंटगरी की यूनियन को मान्यता दे और दूसरी यूनियनों को मान्यता दे तथा तमाम लोगों से बातचीत कर के रेल मजदूरों की समस्याओं और रेल यात्रियों की समस्याओं का समाधान निकाले।

रेलगाडिया आप के जमान में तो ठीक चले ? आगे हमारे अर्थिक स्थिति है और त्रिपाठी भी है, इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि आप का ध्यान इस तरफ करना चाहिए।

इस के बारे में एक सर्वोच्च और को नीति में सम्बन्धित है उसे उठाने चाहता हूँ— रेलवे में खान-पान की व्यवस्था में आप विभागीय व्यवस्था करने में क्यों चढेडते हैं ? बहुत कम विभागीय भोजनालय आप के चल रहे है गाडियों में। बहुत सी गाडियों में से आप ने इस व्यवस्था को हटा दिया है। अब मेरे जैसे बिना मिर्च के खाने वालों को कितनी तकलीफ होती होगी यह आप समझ सकते हैं। मैं निवेदन करूंगा कि विभागीय भोजनालय कितना भी खराब होगा लेकिन प्राइवेट कांटेक्टोर से अच्छा होगा। मुझे दुख है कि प्राइवेट कांटेक्टर्स की वकालत करने गाले आगे के दल के बहुत मारे एम० पी० हैं। .. (व्यवधान) यह आरोप मैं लगा रहा हूँ। मैं नाम नहीं ले रहा हूँ लेकिन आरोप लगा रहा हूँ। इसका क्या राज है समझ में नहीं आता। एक तरफ आप राष्ट्रीयकरण की बात करे, समाजकरण की बात करे और दूसरी तरफ आप के दल के लोग प्राइवेट कांटेक्टर्स को बढ़ावा देने की बात करे। बटिहान की बात मैं करना हूँ। जो कांटेक्टोर 20 साल पहले मर चुका इसका कांटेक्ट चल रहा है और 20 कैटीने उस की चल रही हैं और एक विभागीय है उस को आपने हटा दिया है .. (व्यवधान) .. अब तो मालूम है कि आपने ऐसा नहीं किया। मिश्रा जी न करने से पहले मुझ पर लिख कर सूचित किया था कि तमाम को विभागीय किया जा रहा है। लेकिन न मालूम रेलवे बाई के लोग पर किस प्रकार का जादू किया गया जादू तरह तरह के हात हूँ उड़ों का जादू होता है, चादी का जादू हाता है, न मालूम इन में से कौन सा जादू इन लोगों के ऊपर हुआ एल० एन० मिश्रा जी को रूह वहा पर होती होगी उन के उम फैले को इन लोगों ने बदल दिया है। तो मैं चाहता हूँ कि विभागीय कैटीन व्यवस्था को लागू किया जाय क्योंकि उस का खाना अद्वितीय मित्रों भोजनालयों से ज्यादा अच्छा है।

मैं अभी बीकानेर बस स्टैंड नं. 15 तारीख को मैं वहाँ था। वर्कशाप के मजदूरों की मीटिंग में मैंने भाषण दिया था और मिनिस्ट्रीरियल स्टाफ के मजदूरों की मीटिंग में भी भाषण दिया था। वहाँ पीने के पानी का बन्दोबस्त नहीं है। वहाँ पानी पूरा का पूरा खतरा है लेकिन वह नमकीन पानी भी रेल मजदूरों के बवाटरों में नसीब नहीं होता। यह आप के ध्यान से आ जायत चाहिए।

जयपुर राजस्थान की राजधानी है, लेकिन बीकानेर से कोई सीधी गाड़ी जयपुर नहीं जाती है। इतना तो आप कर सकते हैं—कम से कम राजधानी को तो ठोड़ दीजिये। बीकानेर राजस्थान का एक प्रमुख शहर है—वहाँ के माननीय सदस्य डा० कर्ण मिश्र जो डिवर बैठते हैं, वे जरूर आप से इस के लिए कहते होंगे।

अब मैं थोड़ा सा केंजुगल मजदूरों के लिए कहना चाहता हूँ—यह बात सही है कि सरदार बूटा मिश्र जी ने कई दफा कहा है कि हम आप से इस पर बात करना चाहते हैं। मैं चाहता हूँ कि केंजुगल मजदूरों को रंगुलर बना दिया जाय। इस समय जो चार महीने काम करते हैं उन को आप परमानेंट की स्थलियत देने हैं लेकिन उन को रंगुलर बनाने में क्या कठिनाई है। जब आप उन को रंगुलर की स्थलियत देने हैं तो उन को रंगुलर ही बना दीजिए।

अब एक बात मैं अपने इनके की कहना चाहता हूँ—अभी मिश्र जी ने ठीक ही कहा है कि पटना में गंगा नदी पर रेल का पुल जल्दी बनवाइये। उस का सर्वे ही चुका है। बिहार के विकास के लिए दक्षिण बिहार, उत्तर बिहार और उत्तर प्रदेश को जोड़ने के लिए यहाँ तक कि आप की वाराणसी के विकास के लिए भी इस पुल का शीघ्र बनवाया जाना बहुत जरूरी है। जब इस का सर्वे

ही चुका है तो अब इस में विलंब नहीं होना चाहिए।

पटना स्टेशन के विस्तार के सम्बन्ध में स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र ने कहा था कि 'दो करोड़ रुपये से अधिक की मजूरी उस के लिये दी गई है लेकिन काम अभी तक शुरू नहीं हुआ है। पटना का महत्व आप सब जानती हैं—बिहार की राजधानी है। जब हम लोग यहाँ सवाल उठाते हैं तो कहा जाता है कि लाइनों की कमी की वजह से और गाड़ियाँ नहीं बढ़ा सकते हैं—तब फिर आप इस के विस्तार के काम को शीघ्र क्यों नहीं करते हैं।

पटना मिट्टी स्टेशन का नाम बदल कर 'पटना साहब' करने का फौजला बाग में से लिया है, लेकिन अभी भी कहा जा रहा है कि नाम पट्टा लगा हुआ है उस पर पटना चिट्ठी ही लिखा हुआ है। तब फिर इस फौजला का क्या मतलब है—उस पर जीघ्र कार्यवाही की जानी चाहिए। इसी तरह से मैं चाहता हूँ कि पटना जवशन स्टेशन का नाम बदल कर 'पाटलीपुत्र' कर दिया जाय। मैं समझता हूँ शास्त्री जी आप में उम सुझाव से जरूर खण हए होंगे। मैं चाहता हूँ कि आप इस को जीघ्र 'पाटलीपुत्र' कर दें।

बिहार में रेल भी जोनल आफिस खोलिये। मिश्र जी के समय में कहा गया था कि दरभंगा में कोई जोनल आफिस खुलना चाहिए। द भगा में खोलिए या दक्षिण बिहार में कहीं खोलिए—लेकिन जोनल आफिस जरूर खोलना चाहिए बिहार की जनता को यह बहुत पुरानी मांग है।

श्री रामोहर पांडेय (हजारीबाग)
चाह दानापुर में खोलिए।

श्री रामाबतार शास्त्री दानापुर में भी खोल सकते हैं, पटना में भी खोल सकते हैं—मैं तो सारे हिन्दुस्तान को अपना मानता

हूँ सारे बिहार को अपना मानता हूँ। अन्तर बोकारो में भी खोल दें तो मुझे कोई एतराज नहीं है क्योंकि वहाँ की यूनिजन का भी मैं प्रब्लिडेंट हूँ।

दैनिक यात्रियों की समस्या पूरे हिन्दुस्तान में है। हमारे यहाँ पटना से जो गाड़ी गया जाती है—उस में बहुत ज्यादा परेशानी है। यात्री बहुत होते हैं टिकटों की कमी है। इसी तरह से पटना से मुगलसराय-बम्बर-पारा जाने-आने वाले पटना से मुकामा किऊल तथा बीच के स्टेशनों पर यात्री हज्जारों की संख्या में चलते हैं। इन में सरकारी कर्मचारियों की संख्या बहुत ज्यादा है और मैं उन की कठिनाइयों को जानता हूँ। सबेरे 7 बजे घर से चलते हैं और रात के 2 बजे घर पहुँचते हैं जब तक उन के बीबी-बच्चे तो मो चुके होते हैं कभी कभी उन को खाना भी मोयस्वियर नहीं होता पारिवारिक जीवन कैसा व्यथित करने होगा आप स्वयं इस का अनुमान लगा सकते हैं। इस लिए दैनिक यात्रियों की समस्या का समाधान करने के लिए गाड़ियों की संख्या बढ़ाईये, लाइना को डबल करें, गया लाइन को तो शीघ्र ही डबल किया जाना चाहिए वन्कि उस को बिजनी से चलाइए ताकि जो बोटलनेक होना है गाड़ियाँ रुक जाती हैं—एमा न हूँ।

मैं चाहूँगा कि इन बातों की तरफ आप का ध्यान जाना चाहिए। हमारे रेल मंत्री जी फौरन-सेपेक्तर रेल मजदूरों को दण्ड से मुक्त करें क्योंकि गाण पर लोगों को भरोसा है और मन्ने प्रिथवाण है कि मल जय आप जवाब देय ता इय ता उल्लेख करेंगे ताकि हमारे कन्फिडरेशन के जो लोग भूख हडताल कर रहे हैं हम उन से जा कर कहे कि शास्त्री जी ने आप के लिए यह कदम उठाया है।

इन शब्दों के साथ मैं पुनः अपने तमाम कटौती प्रस्तावों को बेश करता हूँ।

बी हरवारस रिह (होमियारपुर) : डिप्टी स्पीकर साहब, हमारा रेलवे सिस्टम आज युनिवा में दूसरे दर्जे पर है, माइलेज की कवरेज के लिहाज से भी दूसरे नम्बर पर है—इस में कोई शक नहीं है। माइलेज की कवरेज ५०० एस० एस० आर० के बाद इस का नम्बर आता है। लेकिन मैं कुछ बातें आपके नोटिस से लाना चाहता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि आप उन पर जरूर ध्यान देंगे। यह डिमाण्ड तो पास होगी ही क्योंकि हम इस के हक में हैं लेकिन मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि हमें कुछ नए एज निकालने चाहिए जिस से कि हमारे इस मदन को पना चल सके कि रेलवे में क्या परिवर्तन हुए है। आज रेलवे के कन्तूनों में तीर-तरीकों से बहुत से परिवर्तन करने की जरूरत है। सब से पहली बात तो यह है कि आज जो फ्रेट है वह 60 फीसदी उठाया जाता है और पैसेन्जम 50 फीसदी। यह ठीक है कि हमारा देश एक बहुत बड़ा देश है यहा की आबादी बहुत बड़ी है और एक जगह से दूसरी जगह फ्रेट ले जाने के लिए काफी-कुछ आना को दिक्कत उठानी पडती है, रेलवेम कम है। लेकिन इस का एक नतीजा यह भी निकाला जा सकता है कि जहा पोलिेशन ज्यादा है और रोज-बरोज पोलिेशन का बोझ आप पर पड रहा है उहा आप को तो प्रोटक्शन दे वह रोज-बरोज घटती जा रही है—इस लिए इस बात को किमी मतल पर ला कर खनम करना चाहिए।

आप का कानून 1905 का बना हुआ है जिसे अंग्रेजों ने बनाया था। उस में अब कुछ परिवर्तन कीजिए। मैं बोर्ड के मम्बरों के खिलाफ नहीं बोल रहा हूँ लेकिन उस में परिवर्तन करने की जरूरत है। हम इस सिस्टम को इस ढंग से स्टेटिक नहीं रख सकते, इस में वेन्ज करने की जरूरत है और अगर वेन्ज नहीं करेंगे तो मैं आप को अभी बतलाने वाला हूँ कि कौन कौन सी क्वावटे आप के रान्ते में आने वाली है।

इस के साथ ही मैं यह भी प्रर्ज करता चाहता हूँ कि इस बजट इस्टिमिन्ट पर आप का 70 फीसदी खर्चा आता है, 20 फीसदी फ्यूअल पर आता है, अब डबलपमेन्ट के लिए क्या बचा—10 फीसदी। एसी हालत में आप इस को कमशियली नहीं चला सकते। सरकार जो बजट बनाती है उस से देखना चाहिये कि हम इस को कमशियल्लो चला सकते हैं या नहीं—10 फीसदी में आप कितना डबलपमेन्ट करेगें, नई लाइन डालनी है नई गाडिया चलानी है दूसरे काम करने है—ये सब किस तरह से होंगे। जिस सरकार का 70 फीसदी अपने कर्मचारियों पर खर्च आता है, फ्यूअल तो लगेगा ही, उस को रोकना नहीं जा सकता तब फिर 10 फीसदी से आप क्या करेगें। इसलिए मैं आप से कहता हूँ कि आप इस का कुछ हल सोचिए।

आपने नई लाइन्ज के लिए क्या कार्ड पालिसी रेशनलाइज की है—कहा क्या नई रेलवे लाइन खानी जायेगी और किस ब्रायण पर खोली जायेगी। आप ने क्या कर्मी मिमिग-लिवस के बारे में सोचा है? मिमिग लिवस अगर दूर ही जाय तो आप की लाइने रिग्र्युनरेंटिव बन सकती है, कमशियल हो सकती है, आप को पैसा दे सकती है, लेकिन चूकि लिवस नहीं बनाये गये हैं इस लिए नुकसान में चल रही है।

मोशल बर्डन की बात मैं मानता हूँ—आप ने रेल कमचारियों के लिए 1974-75 में तकरीबन 50 करोड़ रुपया उन की एजुकेशन पर, उन के हेल्थ और सैनिटेशन पर खर्च किया, कैंपटीन और दूसरी चीजों पर खर्च किया—यह अच्छी बात है मैं इस के खिलाफ नहीं हूँ यह खर्चा जरूर किया जाना चाहिए। उन की देखभाल जरूर की जानी चाहिए और इस के साथ यह भी करना चाहिए कि जिन के खिलाफ वायोलेस का कोई काज नहीं है उन को काम पर लिया जाना चाहिए। आप ने उन को अन्दर बन्द कर रखा है, वे

लोग हार्ड कोर्ट में जा रहे हैं, वहाँ उन के केस चलते हैं और आप के खिलाफ कैसला होता है। इस लिए अगर आप खुद ही एक्शन ले तो ज्यादा अच्छा होगा। वैसे अभी प्रखोती शास्त्री जी ने कहा है कि मिनिस्टर साहब ने कुछ एक्शन लिये हैं, कुछ काम प्रागे चला है। मैं समझता हूँ कि इस को सेंटिल करना चाहिए। लिंगर भ्रान करने से आप का नुससान ही होता है। आप को कोई न कोई फ्रमला करना चाहिए।

अब आप जरा रेलवे का हाल देख लीजिए। जहाँ बुकिंग होती है हर रोज हम देखते हैं, मैं एक नहीं बरिफ हजारों आदमियों को पकड़ सकता हूँ जो 5 रु० ले कर लोगों को सीट दे देते हैं। अपने कर्मचारियों को मुफ्त ले जाते हैं और उन का नाम रखा हुआ है 'चचा' जिसका मतलब है कि चचा नमस्ते। मतलब यह है कि एक जो पकड़ने वाला टी० टी० है वह समझे कि यह आदमी किसी कर्मचारी का रिप्रेसेन्ट है, या स्वयं कर्मचारी है या कर्मचारी का कोई मिलने जलने वाला है। नमस्ते की और राइर न। तो इस 'चचा' की तरफ आप को ध्यान देना होगा कि आया यह कौन है और कितने है?

माननीय रामावतार शास्त्री जी ने कुछ कुछ बातें कही हैं। करप्शन की तरफ आप को नजरबंद देनी होगी। काफी चतुरिया हो रही है जब कि आर० पी० एफ० पर आप ने 27 करोड़ 62 लाख रु० खर्च किया है। समझ में नहीं आता कि इतना खर्च करने के बाद भी चौरिया क्यों बढ़ रही है, कौन चौरिया कर रहे हैं? जिस हद तक वह चीज चली गई है, इस के बारे में आप जांच कीजिए। कहीं यह तो नहीं है कि बीच में आर० पी० एफ० के लोग भी इन चौरियों में शामिल हो? यह हो नहीं सकता कि इतना रुपया खर्च करने के बाद, आर० पी० एफ० को मजबूत करने के बाद फिर क्यों

कीरियां होती हैं? आप को इस को देखना चाहिए ।

उनके बैग्स के बारे में मेरा कहना है कि जिनका आप की लीड लेना है उसके मुताबिक आप ने पांचवी योजना में एक लाख बैग्स बनाने की बात कही है । लेकिन हो क्या रहा है ? आप ने अभी तक 4,000 बैग्स का आर्डर दिया है । यानी एक साल में 4,000 बैग्स और बाकी पता नहीं कि आप के पास उन को बनाने के लिए पैसा है भी कि नहीं ? वित्त मंत्रालय आप का पैसा को मंजूरी देगा कि नहीं । इस तरह से आप रेलवे को नहीं चला सकते । इतने ज्यादा पैसों पर आ रहे हैं और जितना लाइट है वह कहाँ से आ उठायेगे । पहले तो आप ने कहा कि पांच साल में एक लाख बैग्स लेगे और उसी के मुताबिक जो बैग्स बनाने वाली कम्पनिया है उन्होंने अपने कारखानों का एक्सपेंडिचर कर दिया लेकिन आप को जो जबरन भी उस में रिडिक्शन हा रहा है । या बजाय एक लाख बैग्स के आप 20,000 बैग्स ही लेगे । कम आप इस मुहकमे को फायदे में चला सकते हैं ?

कोल के बारे में देखिए । कोयले का उत्पादन बढ़ा है । गन्ने का जना कोषल चाहिए, मूमे जो सूचना मिनी है ऐनर्जी मिनिस्टर से उनके मंत्रिक गन्ने की मांग उन्होंने पूरी की है । इन के अलावा अभी पावर स्टेजन्स के लिए कायला एक जगह में दूसरी जगह पहचाने की भी कांशिन कर रहे हैं । ऐसे ही इसी चीजे जैसे कान, सीमेंट, फ्रि-लाइजर्भ इन सब के लिए बैग्स की जरूरत पड़ेगी । लेकिन अगर आप की स्पीड बैग्स मंजूर करने की यही रही जो कि इस वकन नजर आ रही है तो कोई प्रॉब्लम नहीं होगी और आप हमेशा घाटे में ही रहेंगे । इसलिए डेवलपिंग इकानामी में आप को इन चीजों पर ब्रॉड करना चाहिए और चार परसेंट जो आप को जल्द रिव्यू में देना पड़ता है जिस को फाइनेंस डिपार्टमेंट को

लेना है, वह उन चीजों के कर आप इस बात पर खर्च कीजिए ताकि बैग्स बन सकें और भी तो आप मुहलियतें दे सकें ।

रिपेयर करने की कैपेसिटी 20 परसेंट है । और वह भी कम है । यह कैपेसिटी आप बटिलाइज नहीं कर सकते हैं । जितने बैग्स खराब पड़े हैं उन को दस्त नहीं करते हैं । नई प्रोडक्शन हो नहीं रही है । तो कहीं तक आप लोगों को तसली देते रहेंगे ? आप हमें यह तो बताइये कि इस बारे में आप की जिम्मेदारी है या रेलवे बोर्ड की, जिन से हमें माफ़ हो कि आप का काम कैसे चलता है । अब अगर रिपेयर कैपेसिटी बढ़ा दी जाय और बैग्स आगे उसने वन न पायें जिनकी की जरूरत है, तो भतीजा यह होगा कि जिनकी ओवर लोडिंग हो रही है उस में आप का हा जायेगे । इसलिए इस तरह आप ध्यान दें । लेकिन मन्त्रे लगता नहीं है कि आप ऐसा कर सकेंगे ।

मे मानना है कि जिनने कर्मचारी है जो कन्सुअल नेबर हैं उन की मदद करनी चाहिए । उन पर खर्चा भी होना है । आप ने कहा है कि चार महीने तक पूरी गैंगलर पे मिलनी चाहिए । 17 लाख आदमी आप के ऐंजलायमेंट में हैं । जिनने आप कवर करते हैं, कान इस की देखभाल करना है । कौन इटा पा रहे कि नहीं इस की कोई देखभाल करना है कि नहीं । कोई टेली-फोन नहीं उठाता है । आप ने कभी इस के बारे में जाच नहीं की । जनरल मैनेजर क्या काम करते हैं, उस की देखभाल के लिए कौन लॉय है, हमें पता नहीं । हब ममबने है कि कोई देखभाल नहीं करता है । मिनिस्टर लोग ही अपने से काम का डिबीअन कर ले क्योंकि यह नाम रेलवे बोर्ड के मेम्बर नहीं कर सकते हैं । मेरी मांग है कि आप कभी भीके पर जा कर देखिए कि कौन अपना काम ठीक से करता है, और कौन नहीं करता है ।

रेल और रोड का क्या कोऑर्डिनेशन है ? कोऑर्डिनेशन पुर्न बहुत मशकूत मान्यून होता है । इस को जरा देखिए । आप ने नोर्दन रेलवे का पब्लिक सर्विस कमीशन इतनी दूर रखा है जिसे की कोई इमिग्रेशन नहीं । उस में देहली, राजस्थान, जम्मू-कश्मीर, हरियाणा, पंजाब यह सब आने हैं । मेरी मसल ने नहीं आता कि उस को दिल्ली में क्यों नहीं रखा जाता या फिर आप उस को चण्डीगढ़ या पटना में रखें । क्यों इनाबाद में रखा हुआ है । आप ने कभी सोचा कि कौन्डीडेट्स को कितनी दिक्कत होती है उतनी दूर आने जाने में । आप इस तरफ भी ध्यान दें । जो बातें मैंने कही हैं उनमें से अगर थोड़ी बातों को भी आप मान लें तो काम सुधर सकता है ।

लाइन को कम्पलीट कर देंगे । जब इसके बारे में यहां नवाल हुआ तो वह भी नहीं कहा गया कि देखेंगे, कुछ और ही इनके जवाब में कह दिया गया । दूढ़ने पर इनका पता लगा कि पैसा नहीं है । इसका मतलब यह है कि मिनिस्टर्ज के एग्जॉरेंटिस का कोई मतलब नहीं । देरों एग्जॉरेंटिस उनकी पडी हुई हैं जो पूरी नहीं हुई हैं । मैं कहूंगा कि आप को या तो कोई एग्जॉरेंटिस नहीं देनी चाहिए और अगर देते हैं तो उनको आपको पूरा करना चाहिए । बदकिस्मती से वह हमारे बीच नहीं हैं । मैं कहूंगा कि उनके दाशा दी गई एग्जॉरेंटिस को आरंभ पूरा करें । मिनिस्ट्री इज ए कंतिनुअस प्रोसेस । इट इज नाट स्थाप ।

15 hrs.

हम आप के मशकूर हैं कि आप ने 27 साल में उन इलाकों में जहां रेल चाहिए थी वहां नहीं ले गये । अंग्रेजों ने जहां छोड़ दी वहीं रेलवे लाइन पडी हुई है । उतनी ही गाड़ियां आज भी चलती हैं । मिमिंग निक जो छोड़िये कहीं रेल जाती ही नहीं । और इसलिए छोड़ा हुआ है कि वह रेस्पून-रेटिब नहीं है । आज यहां नैरो गेज से ब्रॉडगेज करो, व्रीड गेज को डबल करो, इस तरह की मांगें होनी हैं । और जहां कुछ नहीं है उनको यों ही छोड़ दो । अगर, यही फैसला आप कर लें तो कम से कम लोगों को मेरिस्कोपिक तो हो जाएगा कि चलो भाई हमारे यहां रेलवे नहीं आयेगी । आप जम्मू तक रेलवे लाइन ले गये । वहां डी-बक्स भी चला दो । क्या हर्ज की बात है । इरेशी साहब रेलवे मिनिस्टर हैं, वह अपने मुँह में ले गये । लेकिन मेहरबानी कर के उस तरफ भी तो ध्यान दें जहां कभी किमी ने रेलवे लाइन नहीं देखी । मैं एक टिपिकल मिशाल देता हूँ । 22 दिसम्बर को मरहूम जलित नारायण मिश्र जी एक रेल का उद्घाटन करने गए थे और उन्होंने कहा था कि हम चार साल में तलवाड़ा नंगल

हम देखते हैं कि कई स्थान ऐसे हैं जहां जितना काम अंग्रेजों के बमत हुआ था उतना ही हुआ है । उससे आगे एक इंच भी आया नहीं बचे हैं । भटिंडा और दिल्ली के बीच जो गाड़ी अंग्रेजों ने चलाई वही चल रही है । उस में कोई एडीशन नहीं हुआ है न उसका कनैक्शन दूसरी तरफ से ही किया गया है, मंगरूर या किमी और तरफ से उसका मध्वध जोड़ा गया है । वहां को सवारियां दिल्ली पहुंच भी नहीं सकती हैं ।

मैं आपको एक स्टेशन का नाम बताता हूँ किरतपुर । हिमाचल और पंजाब दोनों के लिए यह एक प्रफीद स्टेशन है । वहां एक मिनट आडी सकती है और आरंभ देती है । ऐसे ही है जैसे उस स्टेशन को उतने तक करना हो । सारा सामान जो हिमाचल प्रदेश में जाना है, जो मुड्डा होती है उनको वे टकों में अपने प्रदेश में ले जाते हैं । सवारियां जो उतरती हैं उनको यह पता नहीं चलता है कि वे खुद उतरें या आने सामान को इकट्ठा करके नीचे फेंकें ।

नंगल स्टेशन का नाम आपने सुना हो होगा । उसका बड़ा नाम है, भाखड़ा नंगल

की बजह से। वहाँ सामान बाहर पड़ा रहता है। कोई वहाँ शैड नहीं है। क्लोउड शैड तो उसके लिए भ्राप बनवा दें। बहुत पैसा इस में खर्च होने वाला नहीं है। मैं छोटी छोटी जो चीजें हैं वही भ्रापको बता रहा हूँ।

इसी तरह से गुरुशकर होशियारपुर है। उसको भ्रापने दो तीन मील पर ही छोड़ा हुआ है, दो तीन मील की मिंसिंग लिंक वहाँ है। 1947 से यों ही यह पड़ी हुई है। रेलवे लाइन चार मील पर छोड़ी हुई है। होशियारपुर का कहीं से रेल का कनेक्शन नहीं है। मैं खफा नहीं हूँ। लेकिन मैं जरूर कहता हूँ कि जब भरती होनी है, जब हम मरते हैं, जब हमला पाकिस्तान का होना है तो पहला थ्रस्ट उसी साइड में उसका होता है। जो फीजी हिमाचल के, पाजब के और हरियाणा के मरने वाले हैं जब वे कहते हैं कि हमारा हिस्सा मरने वालों की निमंत्रण में ज्यादा कर दो तो वह भी नहीं किया जाता है, मरने के लिए मांगते हैं तो वह भी भ्राप नहीं देते हैं। जालंधर में होशियारपुर तक एक ही सड़क है। इसके सिवाय कोई कनेक्शन होशियारपुर का किमी से नहीं है। क्या वह भारत का हिस्सा नहीं है? क्या वहाँ लोग नहीं बसते हैं? क्या उन लोगों ने कम कुर्बानी की है? क्या देश की आजादी के आन्दोलन में उन लोगों ने भाग नहीं लिया है? मैं समझता हूँ कि कोई मूढ़ा भ्राप ऐसा नहीं बता मकेंगे जहाँ लोगों ने इन लोगों में ज्यादा देश के लिए कुर्बानी की हो। आज भी वे कर रहे हैं फीज में भरती हो कर, पुलिस में भरती हो कर तथा दूसरी जगह जहाँ मौन सामने नजर आती है। क्या भ्राप उनवे लिए इतना भी नहीं कर सकते हैं कि मिंसिंग लिंक को ही बना दें। जो निगलैक्टिड इलाके हैं उनके बास्ने हम यह मांग नहीं करते हैं कि डबल लाइन वहाँ भ्राप दे दो। लेकिन कुछ तो भ्राप उनके लिए कर दो। नैरो गेज

ही उनको भ्राप दे दो ताकि लोग उसके फायदा उठा सकें।

बहुत से सीमे हैं जहाँ बचत हो सकती है। उन चीजों को मैं भ्रापको लिख कर भेज दूंगा।

SHRI THA KIRUTTINAN (Sivagonga): I have spoken at length on the general discussion on the Railway Budget. I expected much from the hon. Railway Minister but I was totally disappointed. He expressed himself as if he was a great Pandit in Hindi but I doubt whether he was going to be a capable administrator in the face of the vast railway problem. Travelling public caught by rising fares and deteriorating services and the railway workers crushed by oppressive inflation and industrialists hit by rising freight costs and transport bottlenecks. No doubt economy exerts a strong influence on the working of the railways. At the same time their own working also influences the economy.

While the hon. Minister was speaking the other day, he asked: if the Railway Board is abolished what will come to that place? I should like to suggest that in the place of the Railway Board they could have an autonomous corporation and then zonal corporations with greater powers. They are talking about rationalisation of fares and freights but they are not talking of rationalisation of administration or the rationalisation of the pay structure of the railway employees. The process of rationalisation should begin at the top.

The Administrative Reforms Commission recommended that the Railway Board should be compact in size, with not more than six members including the Financial Commissioner and that the posts of additional members should be abolished. But its composition shows that it has continued to grow so that there are 11 full and additional members already in

position supported by an army of 30 directors, officers and additional directors. Why must the Railways maintain advisers in London, Paris, Borneo, Tokyo and Bonn when special teams invariably go from New Delhi to place orders for equipment?

Sometimes spares had to be airlifted and the country had to pay 15 to 20 per cent more in foreign exchange because the price went up meantime. Idling wagons in one section and acute shortage in another is the order of the day. Once the Board members accept full responsibility for running the railways efficiently, and for taking all decisions, they could not hold the general managers and divisional superintendents responsible for lapses. Even if small decisions in respect of petty stall owners have to be taken, for instance whether dosa or vada or idly or anything else should be there, it has to be decided only by the Railway Board and not by the divisional superintendent or the general managers. If that is the case, nothing could be done. My emphasis is that powers should be decentralised.

Under miscellaneous expenditure, this Budget does not provide for payment of increased Dearness Allowance to the employees. The four expected instalments of increased Dearness Allowance would amount to about Rs. 162 crores. Three instalments are already under negotiation. This will add something like Rs. 40 crores to the expenditure after allowing for impounding a certain portion of the increased.

The Budget allows for an increase of Rs. 23 crores in fuel costs both for price hikes and increased consumption. This may be too low because of the likelihood of fresh rise in coal price. Even an increase of Rs. 10 per tonne in the price of coal will cost the Railway Rs. 17 crores.

According to data released with the Budget, even after the increase in foodgrain freights the social burdens

on the Railways are higher than last year. This is mainly on account of the increasing losses in coaching services which consist mainly of passenger traffic, which are tentatively put at more than Rs. 150 crores for 1974-75. The Budget data shows that railway indebtedness has risen to Rs. 394 crores owing to the deterioration of performance in the last two years. South Railways have no bright future.

The other day the hon. Minister stated that all cases would be withdrawn against the railway employees who had not indulged in sabotage, violence or intimidation and that they would be reinstated. I would like to ask the Minister who is going to decide whether an employee indulged in sabotage, violence or intimidation. This is going to be decided by the local officers who are already prejudiced against the employees. So I earnestly request that the hon. Minister should not depend upon the local officers. In the I.C.F. Madras there is the case of one Mr. Arumugam. I have already referred the case to the hon. Minister.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Why bring in individual case? If you have referred to him, that is enough. This is not a healthy practice.

SHRI THA KIRRUTTINAN: So all these cases should be looked into without any prejudice.

In this House much has been said about the neglect of the South. Mr. Hanumanthaiya, the former Railway Minister, has accused the Railway administration of diverting Rs. 6 crores from the South to the North. This was refuted by the hon. Minister, but here I would like to refer to the number of trains that has been cancelled all over India. On 18th February 1975, in answer to a question in this House, it was said that about 258 pairs of trains have been cancelled. The break-up of this figure is as follows: Central Railway—nil; Eastern Rail-

[Shri Tha Kiruttanan]
 way—nil; Northern Railway—38 pairs;
 North-eastern Railway—40 pairs;
 North East Frontier Railway—nil; Sou-
 thern Railway—124 pairs; South
 Central Railway—3 pairs; South East-
 ern Railway—1 pair; Western Rail-
 way—54 pairs. More than 50 per
 cent of the cancellation is in the south.
 It is not neglect of the south? Some-
 thing should be done to reintroduce
 all these cancelled trains.

Coming to the problems of the loco running staff, a number of assurances were given during the strike period. A committee under the chairmanship of Mr Qureshi was constituted. The sittings are going on every month, but no decision has yet been taken. There is lack of coordination between the CMA and the railways. When we enquire from the CMA, they say, "We have enough coal. The railways are not moving it from the pitheads". We want to know the facts and who is responsible for the cancellation of trains for want of coal. Records show that the CMA have been supplying the requirements of the railways all these years. We cannot say there is any shortfall in the supply of coal to the railways. So, it is the fault of the railways that they are not in a position to move the coal from pitheads to the different zonal railways.

Railwaymen are demanding that their sons and daughters should be provided with employment in the railways. The railway administration's reply was, "Constitution does not permit providing employment to the sons and daughters of railway employees." Recently after the strike the railway administration has issued a circular that the sons and daughters of the so called loyal workers should be provided with employment. Which Constitution permits this?

I should say a few words about the ICF, Madras and the Golden Rock Workshop. I deplore the unimaginative attitude of the railway administration in tapering the wagon production in railway workshops, a matter which has been discussed on the floor

of this House again and again, when we are in perennial shortage of wagons, to cope up with the ever-increasing demands. This has also largely affected the labour employed in the railways. Hence the problem warrants a thorough re-orientation. The wagon-building scheme should be made an entirely public sector undertaking and should be entrusted to railway workshops only. The very existence of ICF, the only major production unit for passenger coaches in the south is at stake by the contemplated diversion of manufacture of MG coaches to a plant somewhere in the north. This will cause unwarranted hardship to the existing labour force and erode seriously into the future employment potential in the south. I plead for a halt to the nefarious scheme hatched by the railway administration to bifurcate ICF, Madras, a plant capable of producing coaches of all gauges and appreciated the world over. I request that the *status quo* should be maintained in the field of coach-building.

There is one bye-pass road being built by the national highway people near Manamadurai in the south. That by-pass road has been constructed to do away with two level crossings. Again, this bye-pass has to pass through a railway line. It requires an over-bridge. But the new by-pass road has not been provided with an over-bridge. I do not know what is the reason for it.

I would say that the bureaucratic set-up of the present Railway Board should be done away with and in its place there should be autonomous body to run this nationalised industrial undertaking with similar bodies at the zonal railways with more powers.

I would also like to plead that railwaymen should be brought under the purview of the Industrial Disputes Act and Bonus Act. Many of us have been pleading for payment of bonus to railwaymen. So, it is high time that Government concede this legitimate demand. It is also the responsi-

bility of the railway administration to make available to its employees all essential things at fair prices, even at subsidised rates where necessary, so as to relieve them from the grip of untold hardship caused by the ever-increasing prices of daily necessities.

The electrification project between Madras and Arkonam and Madras and Gudur section, which was ceremoniously commenced, is yet to see the light of day. Has it been given up or what? This project, when completed and commissioned, would be of immense help to many industries as well as to the travelling public from the north and north-east to Madras and will also help relieve the metropolitan city of Madras some congestion.

Then I plead for the withdrawal of the new freight rates on foodgrains. This is not the proper time to levy freight on foodgrains, especially when the South had gone through severe drought conditions and a lot of wheat had to be transported from the north to the south. So, I again request the hon. Minister to withdraw this levy on foodgrains.

In the new line between Tirunelveli and Cape Comorin originally it was decided that it will pass through Yerwadi. Later on, because of some pressure from some quarters, it was decided to have another diversion line, which is in fact a longer route entailing increased expenditure. I have written to the Railway Minister as well as the Chairman of the Railway Board that this line should pass through Yerwadi. We are not objecting to its passing through any place but it should pass through Yerwadi. I hope some action will be taken in this regard.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Mr. D. C. Goswami. The request from the Chief Whip is that he should not take more than ten minutes.

SHRI DINESH CHANDRA GOSWAMI (Gauhati): It will come into operation after my speech.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Are you more equal than others?

SHRI DINESH CHANDRA GOSWAMI: No. But they have taken more time.

MR. DEPUTY-SPEAKER: They took their own party time.

SHRI DINESH CHANDRA GOSWAMI: I will try to conclude as early as I can.

The financial proposals of the railways this time evoked more or less sympathetic reaction from the people, and that is because for the first time Shri Kamalapati Tripathi has not tried to manipulate the railway accounts, by manipulating the fare and freight rates. Of course, the surplus that he has shown in the budget is simply illusory, because he has not taken into account the dearness allowance that he will have to pay, that is, the additional three or four instalments which he will have to pay, which will come to more than Rs. 40 crores and the fuel cost which is bound to be undoubtedly more than what he has calculated. Also, I do not think we will be reaching the freight target. Of course, if anybody expects from the Railways a proper assessment of perspective planning, I feel, he is too great an optimist.

In the last few years, we have seen that the Railway Ministry is one Ministry where although all the experts are there, even in elementary calculations, they always prove to be wrong. Otherwise how is it that at the time of the Fourth Plan, at their own initiative, it was said that the freight rate target would be 265 million tonnes during the Plan period, at the end of 1973-74 and then, it was brought down progressively to 240.5 million tonnes? They did not say 240 million tonnes or 241 million tonnes. They

[Shri Dinesh Chandra Goswami] are such experts that they put the target at 240.5 million tonnes—they go even to decimals. The result was that it came down to 215 million tonnes according to their own calculations and, ultimately, the actual was 185 million tonnes. If anyone makes such type of calculations upon whom the responsibility of railway finance is kept, obviously the country is bound to suffer.

They always say that it is because of industrial and agricultural stagnation that, obviously, their finances have gone wrong. But let us look to statistics also. We find that, in the past nine years, industrial production has risen by 33 per cent. and agricultural output by 22 per cent. It may be that not because of stagnation in industrial and agricultural production that the railway finance is suffering but because of their bottlenecks that there has been stagnation in industrial and agricultural production. They have also a certain responsibility to take.

One reason of the poor shape of Railway finance today is because there have been decreases in the freight every year, the originating freight is much below what it was some ten years back. Why is it that the freight has come down? The Railway statistics themselves show that one reason for the freight come down is because the road transport, to a great extent, today, is encroaching upon the goods that were to be taken by the Railways at one stage or the other. I would refer to some of their own statistics to show how correspondingly the road transport is encroaching upon the Railway traffic.

The other reason for the loss of finance is because the compensation bill is growing. At p. 70 of the Indian Railways Year Book, 1973-74, we find that the gross amount of compensation at one time, in 1960-61, was Rs. 3.9 crores, today, the gross amount of compensation that the Railways pay in 1973-74, is Rs. 13.62 crores. Correspondingly, we find that the amount

that we are spending on the Railway Protection Force is also on the increase. One of the suggestions that people are offering today is, you kindly reduce the expenditure on the Railway Protection Force and bring down the number of Railway Protection Force personnel. You will find that there will be a corresponding decrease in the compensation that you are to pay. In any places, the Railway Protection Force is conniving with the persons who are indulging in thefts and other things.

Another grave allegation, with a sense of responsibility that I am making, is that the Railways today are conniving with the road transport operators in giving increasing traffic to them. In support of this, I want to rely on a particular document. We are constantly saying that because of transshipment points in the north-eastern region, the freight traffic in the region has come down. I do not want to burden the House with statistics. From my own personal knowledge I know that none of the producers of tea or jute is keen on sending the goods by rail, because of transshipment points. Today, the entire initiative of the Railway ought to have been to see how the transshipment points can be done away with, and Gauhati be connected with broad-gauge line. But surprisingly I find that a proposal has come that road service should be introduced between New Bongaigaon and Gauhati. Here, I would like to refer to one of their own documents. I do not want to say in which context it has come. This is one communication from the north-eastern frontier railway to the Railway Board.

"A project to carry goods by road between Gauhati and New Bongaigaon is being examined but not finalised. The need for road transport is on account of limited transshipment capacity at New Bongaigaon and the increase in the quantum of incoming traffic in food-grains, cement and other essential

commodities for Assam and other N.E. States. The total transshipment capacity at New Bongaigaon and New Jalpaiguri from BG to MG is 200 BG wagons a day. More than 250 BG transshipment loads were being received on an average per day from October 1974 via Farakka leading to stabling of a large number of loads. As the traffic to Assam and other N. E. States is likely to continue at a high level and the extension of BG line from Bongaigaon to Gauhati will take some years due to financial stringency, it may be necessary to move parts of the traffic offered in foodgrains and cement by road from New Bongaigaon to Gauhati to supplement the traffic that will be moved on the existing MG line between these two stations after transshipment."

The last portion is very important.

"Tenders were recently called for obtaining quotations for the road movement and a project report for the entire scheme based on the rates quoted is under preparation for submission to the Railway Board for their consideration."

This is a clear document to show that today the railway administration is colluding with road transport. They want to give a part of their goods to road transport. May I remind Mr. Qureshi that one of the main avenues of black money today is road transport, and the moment you give further initiative to this road transport, you will share the accusation that you are also conniving to increase black money in this country.

Late Shri L. N. Mishra had said that, whatever might be the financial stringency, the policy of the Railways would be to link the backward regions through railways. After all, the main emphasis of our planning has been to remove the regional disparities, and you can remove regional disparities only by improving the infrastructure in the backward regions. May I ask this of the Railway Min-

ister and his officials? At the time of financial stringency, when you have taken up construction of new lines and also conversion of lines from MG to BG, have you taken a perspective view of the priorities? You have always given approval to those lines by which you give weightage to already advanced areas. My accusation is that, during the last few years, there have been a number of lines taken up in many areas where the lines could have waited; but you have done that because of greater political pressure and pull; you want to please your own Minister. The result has been that people in the backward regions have always to suffer greater hardship. The Railways have themselves admitted that foodgrains had to be stabled in New Bongaigaon. At one stage when we suggested that this line could be converted into broad gauge, we were told that the traffic did not justify it. Now you want to give a part of your own responsibility to the motor transport, and you are calling for quotations. What does calling for quotations mean? It means fresh avenues of corruption and because of this you are not interested in connecting Assam and other parts of the North Eastern Region with railways. May I point out to Mr. Qureshi that, for the last 15 or 20 years, the people of the North Eastern Region is demanding it. The Governor of Assam came to Delhi and pleaded for it. I cannot name a dignitary because the rules do not permit me to do so. But after coming from Assam, he has urged upon the Railway Ministry, but this Ministry does not have time to look after this matter.

You talk about financial stringency. I could have understood it, because of financial stringency, you did not include any line for conversion. But your own statistics show that last year you have taken up 1,500 kms. for conversion into broad gauge. On page 22 you have said:

"Conversion of 1,500 kms. into B.G. was in progress at the end of the year."

[Shri Dinesh Chandra Goswami]

On pages 15 and 17 of this book also you have given some figures: during the Second Plan, Third Plan and in 1966-69, you have converted or opened new lines to the extent of 4,338 kilometres; and during the Fourth Plan you had taken up 2,568 kms. Is the plea of financial stringency given only for those areas where there is acute regional imbalance? My respectful submission is that, instead of paying lip sympathy that regional imbalance will be removed, it is high time that this Ministry did something concrete in this regard. Otherwise, the credibility of the representatives is going down every day. What is the use of our going to the people and saying that the emphasis of the Government is on removing regional imbalances? When they find from your own statistics that it is not so, they throw the statistics at our face saying, 'Don't talk like this to us because we know what you say and what your statistics reveal is by something completely different.'

MR. DEPUTY SPEAKER: You know there is the *dage-lies*, *damn-lies* and statistics.

SHRI DINESH CHANDRA GOSWAMI: I entirely agree. The statistics which have spoken in favour of railways come in that category and not these statistics which they do not rely on. So, far as the other aspect is concerned, I think that whenever a Minister gives an assurance in the Parliament or outside Parliament, especially to a Member of Parliament, it is expected that the assurance will be respected. But the Railway Ministry which where whenever the Minister gives an assurance, the General Manager goes back and immediately throws these assurances into the waste-paper basket...

SHRI DINEN BHATTACHARYYA (Serampore): Not he himself?

SHRI DINESH CHANDRA GOSWAMI: In this House, the late Shri L. N. Mishra gave a solemn assurance to me that the Rangia Division will be brought into existence. Ten to twelve years have passed but you have done nothing. How do you expect us to go back and face our people? How do you expect us to go back and face our youth and tell them, 'Please co-operate with us in the development projects of this country. Please co-operate with us in fighting the railway strike', when they themselves know that you are not honest in your words and in your deeds?

Then, Sir, something has been said about the Consultation Committee. May I request the hon. Minister, Mr. Shafi Qureshi, please disband this Consultative Committee. What do you do in these Consultative Committees? We discuss so many things and you give us some assurances. Then the next day you do not at all care. I know assurances were given to me in the meetings but when the proceedings were received, those assurances were omitted. In the last Consultative Committee meeting you gave me two assurances on some individual cases. One was regarding the occupation of certain railway quarters. The General Manager gave me an assurance that in those cases where the quarters are in occupation of *bona fide* employees, penal rate will not be taken. The second one was in regard to the lease of a particular school building. In regard to both these cases, assurances were given to me. But I have now come to know that these assurances are not being implemented at all. Kindly do not give any assurance if you are not serious about implementing it and put us in a difficult position. The Railway Board officials are not to meet the people. It is we who have to face the people. They are very well protected in the Rail Bhavan. We know how difficult it is for us to face the people. Therefore, kindly give no assurance if you are not capable of fulfilling it and when the Minister gives an

assurance, at least see that the railway Board officials are not in a position to throw them away into the waste paper basket.

SHRI M. RAM GOPAL REDDY (Nizamabad): How can they do that?

SHRI P. G. MAVALANKAR (Ahmedabad): My esteemed friend has been talking in very agitated terms about what he called solemn assurances given to him both inside and outside Parliament and he complains that they have not been fulfilled. As far as I know there is a Committee on Assurances by Ministers and periodically its reports are also submitted to the Parliament. I would like to know whether these particular violations have been incorporated into that report and what action the Committee on Government Assurances is taking in regard to my friend's serious complaints. He is so agitated. I would like to have your guidance.

SHRI D N. TIWARY (Gopalganj): It gives reports on assurances given on the floor of the House and not those given outside.

SHRI P. G. MAVALANKAR: It is a very serious matter. Members of Parliament say—that is my feeling; also—

'We have been given assurances outside and in the correspondence also.' People would not believe us if we say the Minister forgets! What is the remedy? What is the value of the assurances?

MR. DEPUTY-SPEAKER: I do not know whether there is any point of order. But, I can sympathise with my friend, Shri D C. Goswami. I am happy that after four years in Lok Sabha, he has started to learn something.

Now, it is correct that Shri Mavalankar has drawn the attention to the Committee on Assurances. As far as I understand it deals with any solemn assurance given by the Government

on the floor of the House. If it is an assurance given outside that is between the Member and the Minister. But, I can speak from my experience that politics is the game of the possible. And very often, we also deliberately play the game of make believe. We won't be satisfied unless we say something on the floor which we must take back to our constituents; we won't be satisfied unless the Minister tells something re-assuring to us and unless the poor Minister gives this assurance, he is not able to function particularly, in a ministry like the Railways. Let us take things in that way.

SHRI DINESH CHANDRA GOSWAMI: I think it is not correct because the second assurance about which I had spoken, namely, Rangia Division, was not given for the first time on the floor of the House, but in the House subsequently and that assurance was reiterated.

MR. DEPUTY-SPEAKER: That stands in a different category.

SHRI DINESH CHANDRA GOSWAMI: My second point is about the assurance given by Shri Qureshi about the setting up of a Public Service Commission in the North-Eastern Frontier Railway. It was an assurance coming *suo motu* from Shri L. N. Mishra for whom I have great respect. He also said that in all the zonal railways he is going to appoint Public Service Commissions. We welcomed that. Now it is said the financial stringency is coming in the way. What sort of financial stringency comes in the way in the opening of a Public Service Commission? There may be a difficulty that your own employees in the railways might find it difficult to include their kiths and kin in the employment in railways. My friend said about cases of compassionate ground. On compassionate grounds, those persons occupying such position in the Railways who, are in the position of passing orders, are including their own sons, daughters, kith and kin for employment in railways on compassionate grounds. I

have referred cases after cases to the General Manager like where a widow who had lost her husband, aged 87 years, with only one child. I wrote to the General Manager. But nothing is done in these cases. There are hundreds of cases like that. If the heirs of any person who was employed in the lower rung of the service, ask for an employment for anyone in a compassionate ground, that is never treated with respect. I know many cases.

So far as labour relation is concerned, we have stood by you during the railway strikes. And, we have no compassion for those persons who were guilty of sabotage or intimidation, (Interruptions) Please listen to me. But, the fact remains that if a person is not guilty of the charges of sabotage etc., then he should be taken back because the delay in disposing of these cases amounts to victimisation only. What steps are taken to see that those persons who are not guilty of sabotage or intimidation, are taken back expeditiously? Otherwise, you are putting these persons in the same category as those who had committed sabotage and intimidation. What machinery are you putting up to achieve this? You said that I am speaking in an agitated mood. I know that it is meaningless to speak all these things because whatever is spoken in so far as railways is concerned, goes to a deaf ear. But my duty as a representative of the people is to put these things on record. Because as things are moving, an agitational approach is bound to develop in this region resulting in loss to the exchequer of this country and also great consequent adverse effect upon law and order. Let not somebody then put the blame upon us that we did not warn the administration in time. The youths and students of the North Eastern region are losing all patience and if something is not done to remedy these anomalies, their elasticity may be broken at any time.

श्री. ०. ल. ए. ल. सक्सेना (महाराजगंज) :
माननीय उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट

के बारे में पिछले साल बड़ा अन्देखा था कि बहुत बड़ा डेफिसिट होगा, लेकिन बजट पेश हुआ तो मुझे आश्चर्य हुआ कि वह बंद सही नहीं निकला। मैं इस के लिए रेल मंत्री जी को, खास कर कुरैशी साहब को, जिन्होंने—मैं समझता हूँ—इस बजट को बनाया होगा, क्यों कि रेल मंत्री तो दो दिन पहले ही इस मंत्रालय में आये थे, बधाई देता हूँ।

रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में कुछ ऐसी बातें कही हैं जिन से मुझे बहुत प्रसन्नता हुई है। उन्होंने रेलवे एम्पलाइज के बारे में कहा कि जिन लोगों का ब्रेक-इन-सेर्विस हो गया है, वह नहीं रहेगा। मैं चाहूंगा कि उन्होंने जिनने आश्वासन दिये हैं उन पर अमल किया जाय। अभी भी मेरे पास ऐसे लोग ाड़ आते हैं जो कहते हैं कि हमारा ब्रेक-इन-सेर्विस है, हालांकि मंत्री जी वयान दे चुके हैं, लेकिन अभी तक हत्या नहीं गया है। मैं चाहूंगा कि आप अपने यहाँ कोई ऐसी मशीनरी बनाये जो इन सब केमेज पर जल्द से जल्द कार्यवाही करे ताकि उन गरीबों की परेशानी दूर हो सके।

15 46 hrs

[SHRI ISHAQUE SAMBHLI in the Chair]

एक आश्वासन उन्होंने यह दिया है कि वे बैकवर्ड एरियाज के अन्दर रेलवे लाइन्ज बना-येगे। मैं भी एक लड़ाई ही बैकवर्ड एरिया का नमाइन्दा हूँ। नेपाल की सभ्य पर मेरी कांस्टी-चूएन्सी है—महाराजगंज, जहाँ पर रेलवे लाइन नहीं है। मैं चाहता हूँ कि गोरखपुर से महाराज-गंज-निचलौन, ठुण्टीबारी, छितीनी ब्रिज, भँसालोटन होनी हुई बनाई जाय। यह बहुत ही बैकवर्ड एरिया है, छितीनी में पुल बन रहा है और भँसलोटन में बराज बन रहा है जहाँ से नहर निकलेगी। इस दृष्टि से यह क्षेत्र बहुत ही महत्वपूर्ण है तथा बहुत ही बैकवर्ड है—इस रेलवे लाइन को खोलने से हम क्षेत्र का विकास हो सकेगा।

हमारे रेलवे के जो पुराने वजीर थे, जिन की हत्या हो गई, बड़े दुख की बात है, उन्होंने कुछ प्राशवासन दिये थे, लेकिन वे आज तक पूरे नहीं हुए। मेम्ब्रे के दो-तीन हाल्ट स्टेशन बनाने की बात थी— जैसे गोरखपुर डिस्ट्रिक्ट में लाल बहादुर शास्त्री नगर पड़ता है, यहां भ्रानन्द नगर रेलवे स्टेशन के दक्षिण में पड़ता है। जहां हाल्ट स्टेशन बनाना चाहिये। मैंने इस के लिये चिट्ठी भी लिखी है, लेकिन अभी तक इस पर काम शुरू नहीं हुआ है। मैं चाहता हूँ कि उन का जो वायदा था उस को पूरा किया जाय।

इसी तरह से सिमवा बाजार स्टेशन के उत्तर में गुरली जगह है— वहां भी हाल्ट स्टेशन बनाने के लिये उन्होंने वायदा किया था। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय के इस वायदे को भी धीरे धीरे पूरा किया जाय।

इस के प्रतिरिक्त गोरखपुर जो नेपाल की सरहद पर है— वहां बड़हालगंज—बासगाव—सहजानवा लाइन बनाई जाय। यह बहुत ही पिछड़ा और डेन्सली-पोपुलेटेड एरिया है— इसे क्षेत्र में लाइन बनाने से वहां की जनता को बहुत सुविधा होगी।

केटरिंग कान्ट्रैक्ट के बारे में एक नई पालिसी बनाई गई है कि सब पुराने कान्ट्रैक्टर को निकाल कर नये भरे जायेंगे—यह मुझे पसन्द नहीं है। मैं चाहता था कि जो लोग अच्छा काम करने वाले हैं, उनको नहीं हटाना चाहिये था। जिनकी बहुत पुरानी सर्विस है और उनके खिलाफ कोई शिकायत नहीं है उनको नहीं हटाया जाना चाहिये। लोगों की शिकायत है कि इस नये सिस्टम में काफ़ी कर्प्शन है इसलिए मैं चाहूँगा कि जो पुराना सिस्टम था, जो कटरर्स अच्छा काम करने वाले हैं, उनको रखा जायें जब तक कि उन के खिलाफ कोई खास शिकायत न हो।

टिकटलैस ट्रेविल के बारे में मुझे प्राथम्य

हुआ कि परसों मैं गोरखपुर से आ रहा था ली. मालूम हुआ कि जो मेल ट्रेन चलती है गोरखपुर से लखनऊ के लिये उस में कोई टी० टी० नहीं था। आइए यह कर दिये गये है कि टी० टी० न रहे सिफ मजिस्ट्रेट के बीच रहें। नतीजा यह है कि अगर कोई यात्री किसी बजह से टिकट नहीं ले सका तो उस का कोई टिकट बनाने काबल नहीं होता और पकड़ जाने पर उन को जुर्माना भरना पड़ता है। और अगर नहीं पकड़ गये तो रेलवे का नुकसान होता है। लड़के बहुत ज्यादा टिकटलस ट्रेविल करते हैं और फ़स्ट क्लास में चलते हैं। इस तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। मेरे एक रिश्तेदार आ रहे थे इलाहाबाद से दिल्ली इन्टरव्यू देने के लिये। वह फ़स्ट क्लास में बैठे थे, लड़के उस में घुस गये और उन को इतना परेशान कर दिया कि उन का सफर करना मुश्किल ही गया। कम से कम फ़स्ट क्लास का किराया दिया है उस को सुरक्षा का तो आप को प्रबन्ध करना ही चाहिये। आज कोई ला एंड आइर नहीं है। यहां तक कि टी० टी० भी उन से डरते है। इस का उचित इंतजाम किया जाय और टिकटलस ट्रेविलस को पूरी तरह से रोका जाय और जो बिना टिकट चलते हैं उन को पकड़ा जाय ताकि हमारी आमदनी बढ़े।

चोरियां इस वक़्त बहुतमे बढ़ गई हैं रेलवे के अन्दर। किसी रेलवे कम्पार्टमेंट में न बल्क मिलें, न शीश मिलेय और यहां तक कि सीट की गद्दियां भी फटी हुई मिलेगी। यह काम आर० पी० एफ० वाले या रेलवे स्टाफ ही करता है, उनको कोई नहीं पकड़ता है। मैं चाहता हूँ आर० पी० एफ० को रोक दिया जाय इससे कोई फायदा नहीं है। यह प्रोटेक्शन क्रॉस में लिंक इस्ट्रक्शन फ़ोर्स है। आप ऐसे लोगों को रख जो इम को वाच करें। परमानेंट रेलवे प्रोटेक्शन फ़ोर्स कुछ काम नहीं करता है।

बहुत से रेलवे वक़सों को आप वायदा किया था कि उनको प्रमोशन दिया जायगा उनको बचपनी की नौकरी पर रखा जायगा यह

धीरे कुछ बेनिफिट मिलेगे। लेकिन जो बहुत से लायल बर्क्स थे वह ग्राज बैचारे परेशान हैं। अधिकारियों ने रिकमेंड भी किया फिर भी उन को कोई फायदा नहीं मिल रहा है। मैं चाहूंगा कि ऐसे केसेज को आप देखें और जो वायदा आप ने किया है उस को पूरा करना चाहिये। जिन लोगों ने ईमानदारी से आप का साथ दिया और उन के लिये आप ने वायदा किया था वह वायदा पूरा होना चाहिये।

मेरे साथियों ने बहुत से केसेज बताये कि रेलवे का किराया बढ़ना जाना है और एमे-निटीज घटती जाती हैं। यह ठीक बात नहीं है जब आप ने किराया बढ़ाया है तो कम से कम लोगों को आगम से सफर करने की सहूलियत भी दी जाय। ग्राज काफ़ी भीड़ चलती है, गाड़ी में लॉग चढ नहीं पाते हैं। इस का इतजाम करना चाहिये ताकि यात्रियों को सुविधा मिले। अगर एसा नहीं होगा तो रेलवे का नुकसान भी होता है और बदनामी भी होती है।

पंक्चुएलिटी तो ग्राज कल है ही नहीं। परसो मैं आ रहा था, गाड़ी का कनेक्शन मिलता है कानपुर में आसाम रेल पर लेकिन गोरखपुर से गाड़ी लेट आयी जिन की वजह से आसाम रेल का कनेक्शन नहीं मिल पाया। इसलिये इस पर आप को ध्यान देना चाहिये। जो लोग, बार्ड या अन्य रेल कर्मचारी, लेट आये उन को आप दंड दे और जो कर्मचारी समय पर गाड़िया लायें उन को इनाम आप को देना चाहिये। एक मीटिंग यहा पर थी लेकिन गाड़ी लेट चलने की वजह से मैं उस मीटिंग में समय से नहीं पहुँच सका। इसीलिये आप इस और खास ध्यान दें।

श्री १०० डी० गौतम (बालाघाट) : सभापति जी, रेलवे की जो अनुदान प्रस्तुत की गई है उस पर बोलते हुए मैं कुछ प्रमुख मामों आप के सामने रखता हूँ। पहली तो यह कि मध्य प्रदेश में साउथ ईस्टर्न रेलवे की सब से ज्यादा लम्बाई है लेकिन उस का हंड्रड आफ्सिड लकरी में है जो कि एक कोने में पड़ता है।

इसलिये हमारी प्रार्थना है, जनता की भी मांग है कि साउथ ईस्टर्न रेलवे का हंड्रडवार्टर, जनरल मैनेजर का आफिस और उन का स्टॉक मध्य प्रदेश में रायपुर या बिलासपुर में रखा जाय। वैसे ही डी० एस० का आफिस भी रायपुर या बिलासपुर में रखा जाय क्योंकि यह केन्द्रीय स्थान है।

बहुत दिनों से यह माग खली आ रही है कि नैरोगेज को ब्रौड गेज में परिवर्तित किया जाय, जबलपुर से गोंदिया तक नैरोगेज लाइन है और इस को ब्रौड गेज में परिवर्तित करने के लिये सबेँ भी हो चका है और कई बार बताया भी गया है कि यह काम बहुत जल्दी शुरू किया जायेगा। लेकिन मौके पर कोई काम नहीं हुआ है। इस से एक बड़ा भारी फायदा यह है कि जबलपुर से गोंदिया तक ब्रौड गेज लाइन अगर बन जायगी तब उत्तर और दक्षिण जूड जायेंगे क्योंकि जबलपुर तक इलाहबाद और वाराणसी से ब्रौड गेज लाइन आती है, और गोंदिया से मद्रास तक ब्रौड गेज लाइन है। सिर्फ बीच का ही भाग नैरो गेज है। अगर इस में भी ब्रौड गेज कर दी जाय तो उत्तर और दक्षिण का एकदम मेल हो जायगा। इसलिये इस और खास कर के ध्यान दिया जाय। दूसरी नैरो गेज लाइन नैनपुर से नागपुर है और तीसरी गोंदिया में चन्द्रपुर नैरोगेज लाइन है। इन नैरो गेज लाइनों को भी ब्रौड गेज में परिवर्तित किया जाय। खासकर जबलपुर से गोंदिया नैरो गेज को ब्रौड गेज करने में प्रायरेटी दी जानी चाहिये। इस का एक कारण और भी है कि यहाँ पर लाइन के दोनों तरफ जबलपुर से नैनपुर और नैनपुर से गोंदिया तक जंगल है। दूसरा एक बड़ा भारी ताँवे का कारखाना बालाघाट में मलन्दखंड में चालू होगा। इसलिये वहा से माल ले जाने के लिये बालाघाट तक ब्रौड गेज लाइन बन जायगी और मलन्दखंड जोड़ दिया जायगा तो अच्छा होगा। यह आदि बासी इलाका है, और प्रादिबासियों की भी बहुत कुछ सुविधाएँ हो जायेंगी।

वहां जंगलों से काफी आमदनी होती है। हमारी तथा दूसरी लकड़ी काफी निकलती है। उसको ढोने की सुविधा हो जानी चाहिए। उकवा और बालाघाट भरवेली के बीच में मैननिज की कई खादानें हैं। अब तो मैननिज का काम कुछ कम हो गया है। परन्तु मैननिज और इंडिया लिमिटेड जो कि बड़ी भारी कम्पनी हिन्दुस्तान की है, उसकी कई खादानें वहां चल रही हैं जोकि इस रूट पर पड़ती हैं। इसने उनके लिए भी बहुत सुविधा हो जाएगी।

16 hrs.

एक इम्पोर्टेंट लाइन है दुर्ग दलली ? रजारा जगदलपुर बैजाडीला। यह सब को मालूम है कि जगदलपुर और बैला डीला वस्तर जिले में है जोकि आदिवासियों से भरा हुआ है। वहां भयंकर पिछड़ापन है। वहां हमारी प्रधान मंत्री भी गई थीं। उन्होंने वहां की दायत को अपनी आंखों से देखा है। इस क्षेत्र के मुद्यार के लिये यह बहुत जरूरी है। वहां पर रेलवे लाइन को डाला जाए ताकि माल आजा मके और पैसेजर्स को भी वहां सुविधा हो।

एक छोटा सा लाइन का टुकड़ा है कटंगी से तिरोडी तक जो आठ मील का है। तिरोडी से सुमसर रोड तक जोकि साउथ ईस्टर्न रेलवे की मेल लाइन पर है बोट वेज है। यह सिर्फ आठ मील का टुकड़ा है। इस प्वाइंट को मैंने पहले भी उठाया था और मंत्री महोदय ने इसका उत्तर भी दिया था। कमन्सलटिव कमेटी में यह सवाल उठाया गया था और उत्तर पसे यह दिया गया है कि एक तो ट्रेफिक इस लाइन पर नहीं होगा और दूसरे पैसे नहीं है। पैसे के बारे में तो मैं नहीं कह सकता हूँ और यह रेल मंत्रालय का काम है लेकिन जहां तक ट्रेफिक का सम्बन्ध है, मैं समझता हूँ कि आप का यह तर्क ठीक नहीं है। मैं रेल मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि अगर कोई पालियामेंट का मेम्बर या अन्य प्रमुख व्यक्ति किसी प्वाइंट को उठाता है तो आप अपने क्लर्क या इंस्पेक्टर पर ही बिल्कुल भरोसा करके न बैठ जाया करें, और जिस ने उस

सवाल को उठाया है उससे भी पूछ लिया करें आपके इंस्पेक्टर साहब अगर आते तो हम उनको अपने साथ ले जाते, उनके लिए मोटर तैयार कर देते और लोगों से पूछा देते कि कितना ट्रेफिक होगा और उनकी पूरी तसल्ली करवा देते। यह भी उनको बता देते कि मैननीज का, राइस का, गेहूँ का तथा दूसरी विस्म का कितना ट्रेफिक होगा और सवारियां कितनी आया जाया करेंगी। इस सम्बन्ध में आपको मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि दो हाल्ड्स के बारे में पहले एक बार मैंने आप से प्रार्थना की थी, एक खारा में और एक कोचवादी में और तब भी आपके लोगों द्वारा इसी तरह के अडगें लगाये गए थे। उस समय आपके रेल मंत्री ने अपने इंस्पेक्टर को हमारे साथ भेजा था और उनके वाद जो अफयर है उन्होंने भी हम से पूछनाछ की। हम उनको मोके पर ले गए और लोगों से पूछवा दिया और उनकी तसल्ली करवा दी, और हाट मिल गए अब आप रेलवे के वाक्त्रों पर भरोसा रख कर ही काम करें और एम पी के कहने का कुछ महत्व नहीं तो यह ठीक नहीं होगा। मेरी आप से प्रार्थना है कि आप हमारे कहने को भी महत्व दें। जहां तक ट्रेफिक का सम्बन्ध है वटंगा से तिरोडी तक काफी ज्यादा ट्रेफिक आपको मिल जाएगा। उसकी मैं आपको तसल्ली कर दूंगा और लोगों से भी करवा दूंगा। पैसे के बारे में कुछ नहीं कह सकता हूँ, वह आपके करने की बात है। आपकी जो रेलवे सर्विस कमीशन है उसका ईडिक्वाटर्न कलकत्ता में है। इसका नतीजा यह होता है कि कलकत्ता के आसपास के ही अधिकतर लोग नियुक्त हो जाते हैं। हमारी इनमें बड़ी स्टेट है और वहां पर काफी पड़े लिखे बेकार ग्रेजुएट भी हैं लेकिन उनकी पूछ नहीं होती है। वे दरखास्तें देते हैं लेकिन उनकी दरखास्तें खारिज हो जाती हैं क्योंकि शायद उनकी पहुँच नहीं होती है, उनकी सुनवाई नहीं होती है। इसलिए मेरा सुझाव है आयोग की सीट रायपुर या बिलासपुर में रखी जाए।

बम्बई टू हावड़ा एक्सप्रेस चलती है, नागपुर से बिलासपुर तक उस में एक फर्स्ट

क्लास की बोझो लगती है। पैसेजर्स की संख्या बहुत अधिक होती है और वे इस में चढ़ नहीं पाते हैं। अभी मैं हाल ही में नागपुर से गोंदिया जा रहा था। मैंने देखा कि लोगों के हाथ में फ्लर्ट क्लास के टिकट थे लेकिन उनको जगह नहीं मिल पा रही थी। ग्रांट फ्रांसीसी इस तरह से चढ़ने से रह गए क्योंकि जगह नहीं थी। जब जो रह गए उनको ग्रांट बने गाड़ी मिलती। नागपुर में रेल अधिकारियों का कहना है कि एक अतिरिक्त बोगी और लगाई जा सकती है जो कि कन्स्ट्रक्शन हो, फ्लर्ट क्लास और सेंकिड क्लास की हो। मैं चाहता हूँ कि इस पर भी आप ध्यान दें।

SHRI T. BALAKRISHNIAT (Tirupathi): While supporting the Demands of the Railway Budget, I would like to say that while the railway is the biggest public undertaking in the country, it is also a commercial undertaking, and therefore, it must try to improve its earnings. The population has increased three or four times and the travelling public has also increased. Therefore, the earnings of the railways should also have increased, but the actual earnings are not appreciable.

Railways have to play an important role both in peace time and war time. During peace-time railways must help move commodities from one place to another quickly and help the nation in giving relief to the drought affected and famine stricken areas.

I shall give an example of how the railways are losing their earnings. For instance, passengers travelling from Bangalore to Tirupathi have to go via Katpadi. From Bangalore to Katpadi it is broad gauge and from Katpadi to Tirupathi it is metre gauge and so they have to change there, but they have to wait for a whole day to get the train to Tirupathi. Tirupathi is an important pilgrim centre. Many passengers come from all over the country, but they travel only by buses because trains are not easily available.

People going to Hyderabad from Tirupathi and extreme south of Andhra Pradesh go by buses because trains are not easily available and timings are not convenient. Why can't the railways convert the line from Tirupathi to Katpadi into BG, so that people travelling from Mysore to Delhi can travel straightaway instead of going via Madras because already there is BG line between Tirupathi and Gudur? Similarly people who are going to Hyderabad can go by a direct train, if they can introduce a direct train from Tirupathi to Hyderabad.

Because of increase in bus transport, there is absolute necessity for construction of flyover bridges. But the railways are not using discrimination in constructing them. When I spoke on the railway budget in 1972, I stressed the need for the construction of a flyover bridge at Tirupathi. Instead of that, the railway department has taken up the construction of a flyover bridge at Chittoor at a cost of Rs. 20 lakhs, when there is no need for it there; Only 20 days back the bridge was opened but it is already wearing out and there is nobody to inspect it. So, it should be inspected immediately and proper action taken. In 1972, I also spoke about the need for the construction of a platform for BG trains at Tirupathi and a shed for passengers. The then Minister, Shri Hanumanthaiya promised to take it up immediately, but so far this promise has not been kept. The construction of a flyover at Tirupathi is absolutely necessary. Pilgrims going from Tiruchanur or Renigunta and eastern parts of the area to Thirumalai are held up for hours.

The south is being neglected by the railways. There are Rajdhani Expresses from Delhi to Calcutta and Bombay. At present a person travelling from the south by G.T. Express has to travel for 48 hours because it stops at all wayside stations. Even if they do not introduce a Rajdhani Express to the south, they can reduce the

running time of G.T. For people going further south to Kerala, it takes five days from Delhi. There is no Rajdhani Express to Hyderabad. Why not introduce Rajdhani Expresses from New Delhi to Hyderabad and from New Delhi to Madras?

Since the formation of Andhra Pradesh, no new railway line has been constructed in that State. There is a proposal for the introduction of a new railway line from Nadikuda to Bibinagar. I do not know why it is being held up. This is an important line to be taken up because this line will pass through Nagarjunasagar, which is a wet area where foodgrains are grown. If this new line is constructed, it can carry foodgrains from Nagarjunasagar area to the other parts of Andhra Pradesh. So, there is an urgent need for the taking up of this line.

The food supplied in the Grand Trunk Express is not up to the mark. Now they have dispensed with the dining cars and they have given contract for the supply of food to the private contractors. This food is not liked by the passengers because it is not to their taste, but they have no choice. This should be changed and the dining cars re-introduced so that the passengers are not compelled to eat what is supplied by outsiders.

Though there is a notice board in all compartments saying "less luggage; more comfort" it is rarely followed. Recently I was travelling from Secunderabad by Dakshin Express. I had reservation and I got into the compartment. Then another man came with a lorry load of luggage and I had actually no space to sit. I became helpless. The station master, assistant station master or the T. T. did not come to my rescue. I would say that if passengers have more luggage, they should be asked to keep them in the brake van and that should be strictly enforced. At important stations there should be supervisory staff posted at the platforms, especially when important trains like Dakshin Express or Rajdhani Express is passing through

those stations, so that they can look after the VIPs who are travelling from those stations. These officers should not simply sit in their office rooms.

The distance between Katpadi and Tirupathi is about 50 miles. Now for the travelling public between Katpadi and Tirupathi there is only one connecting train. For those who want to go to the headquarters of Chittoor also there is only this train. Now people from Madras and Mangalore get down at Katpadi and they have to wait for the whole day to get the connecting train. So, I would suggest that a diesel car should be introduced between these two stations.

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (गुवाियर) :

सभापति महोदय, रेल मंत्री का यह दावा सही नहीं है कि इस बार के बजट में उन्होंने ग्राम आदमी को मुस्ता छोड़ दिया है। सच्चाई यह है कि 39 करोड़ रुपये का नया बोझ लादा गया है। यह ठीक है कि यात्रियों के किराये में वृद्धि नहीं की गई है। लेकिन इस का कारण यह नहीं है कि सरकार वृद्धि नहीं करना चाहती थी। इस का कारण यह है कि वृद्धि करने की गुंजाइश बाकी नहीं है। किराये इतने बढ़ चुके हैं कि यात्रियों को सख्या घट रही है। ट्रेफिक के बारे में जो अनुमान लगाए गए थे वे सही साबित नहीं हुए। एक स्तर पर जा कर जो उपभोक्ता या उपयोक्ता है उस का विरोध प्रकट होता है और रेलों इस का अपवाद नहीं हो सकती।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलें हमारी राष्ट्रीय सम्पत्ति हैं। रेलों का उपयोग हम ढंग से होना चाहिए कि हर व्यक्ति को उसमें समानता का अनुभव हो। एक जादू रेल मंत्रालय ने किया है कि थर्ड क्लास हटा दिया। थर्ड क्लास नहीं है। सेकेंड क्लास हो गया। बेंठे ही बेंठे लोगों का स्टैंडर्ड ऊँचा कर दिया। मगर बह तीन डेबों में से एक डंडा हटाने पर कितना खर्च हुआ और उस से क्या मिला बंधू मेरी अभी समझ में नहीं आया। डंडा हट

गया लेकिन रेल के डिब्बों के पात्रियों को सुविधा नहीं बढ़ी, स्थान नहीं बढ़ा। एक बिना बात का खर्चा हम ने ले लिया। मेरा ठोस सुझाव यह है कि रेलें उतने ही टिकट बेंचे जितनी उन के पास जगह है। हमारे देशवासी भेड़ों की तरह से भर कर रेल के डिब्बों में क्यों चलें? अगर रेलों के पास डिब्बे नहीं हैं, साज सामान नहीं है तो हमें सड़क परिवहन का विकास करना चाहिए। लेकिन वह दिन आने वाला है कि जब सेक्रेड क्लास में चलने वाले, भीड़ से जिन का दम घुट रहा है, वे लोग फर्स्ट क्लास वालों पर ऊंगली उठाएंगे और हो सकता है उन के उतरने चढ़ने और चलने में भी बाधा डालें। क्या हम यह इंतजाम नहीं कर सकते कि दिन में सब को बैठने की जगह मिलनी चाहिए? रात में कोई बैठने न पाए और दिन में कोई सोने न पाए।

एक माननीय सदस्य : सब ब्रह्मचारी हो जाय।

श्री भ्रतल बिहारी बाजपेयी : अब अगर रेलों में चलने में सभी इन को ब्रह्मचर्य बाधा बाँदा कर रहा है तो मैं समझ सकता हूँ कि कितनी नाजुक स्थिति है इन की।

मैं निवेदन कर रहा था कि हमें इस प्रकार का प्रबन्ध करना पड़ेगा। रेल मंत्रालय अपने साथ इस को जोड़े और एक लक्ष्य बना कर, एक समय बढ्द कार्यक्रम के अनुसार इस को पूरा करने की कोशिश करे।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र की चिकित्सा में देर क्यों हुई इस के बारे में जांच की गई है। चिकित्सा में देर के लिए रेलों की कहीं उत्तरदायी समझी जाती है। अब पता चला है कि उस जांच की रिपोर्ट बिहार सरकार को पहुँच गई है या केन्द्र के पास है, मुझे पता नहीं लेकिन जांच रिपोर्ट न तो सदन में आई है न जांच रिपोर्ट प्रस्तुत की गई है और उस को लेकर बाद विवाद शुरू हो गया है। रिपोर्ट का एक अंश प्रेस में

छपा दिया गया है जिसमें कहा गया है कि डाक्टर भल्ला देर के लिए जिम्मेदार हैं। फिर डा० भल्ला जो रेलवे के कर्मचारी हैं, डाक्टर हैं, उनको बयान देना पड़ा और यह बयानबाजी चल रही है। सदन अंग्रेजों में है, देशवासियों को पता नहीं है कि जांच कि रिपोर्ट क्या है? मैं रेल मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि जो भी जांच पूरी हो गई है उस की रिपोर्ट सदन के पटल पर रखें। हमें पता लगना चाहिए कि चिकित्सा में देर क्यों हुई? रेलवे के कर्मचारी अगर कहीं दोषी हैं तो उन का दोष भी सामन आना चाहिए।

इस के आगे एक बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेल कर्मचारियों की यूनियनों को मान्यता देने की नीति पर पुनर्विचार आवश्यक है। एक इंडस्ट्री में एक यूनियन हो, सिद्धांत तो अच्छा है। मगर रेलवे ने उस का परित्याग कर दिया। अब दो दो यूनियन्स को मान्यता है और कामरेड डांगे के नेतृत्व में एक तीसरी यूनियन बनी है जो मान्यता के लिए प्रयत्न कर रही है। चौथा संगठन एक उन कर्मचारियों का है जो श्रेणी तद्र है जो कैटेगरी ज में काम करते हैं। उन की भी अपनी बात कहने का कहीं मौका मिलना चाहिए। मैं अपने इस सुझाव को दोहराना चाहता हूँ कि रेलों में भी यूनियन को मान्यता देने का वही ङग होना चाहिए जो पोस्ट एंड टेलीग्राफ में है। सात आठ कैटेगरीज में सब कर्मचारियों को लाया जा सकता है, उन की यूनियन को मान्यता दी जा सकती है और फिर ऊपर एक कार्ग-डरेशन बनाया जा सकता है, महासंघ जिस में किसी श्रेणी के कर्मचारी को यह अनुभवन हो कि उन को कोई सुनने वाला नहीं है, उन के दुख दर्द को कोई दूर करने वाला नहीं है। मैं जानता हूँ सरलता से फैसला करना इस मामले में संभव नहीं होगा लेकिन रेल मंत्रालय को इस दिशा में सोचना चाहिए। अभी जो फेडरेशन है उन के पदाधिकारी, मुझे माफ करें, वह वर्कशाप में काम करने वाले कर्मचारियों पर समर्पन के लिए निर्भर करते

है। लेकिन 27 हजार स्टेशन मास्टर्स हैं, छोटे छोटे स्टेशनों पर काम करने वाले हैं, कर्मशियल क्लर्क्स हैं, और भी कर्मचारी अलग अलग ढंग के हैं, वे सगठित नहीं हैं क्योंकि वे एक स्थान पर काम नहीं करते अब वे कैसे अपनी बात मनवाएँ? जब कभी मीका आता है तो कह दिया जाता है कि यूनियन को मान्यता नहीं है, हम बात नहीं करेंगे। लेकिन जब हडताल वा मीका आता है तो बात करने का रास्ता निकाल लिया जाता है। तो हडताल को तोड़ने के लिए बात ही सकती है तो हडताल की नौबत न आए उस के लिए भी बातचीत का रास्ता निकाला जा सकता है। भले ही आप रेकग्नीशन न दे मगर निगोशिएटिंग फैसिलिटी दे सकते हैं। चिट्ठी का जवाब तो दीजिए और सीधे सीधे नहीं दे सकते हैं तो ट्राक के ट्रांग दीजिए। ऐसी भी कर्मचारियों में क्या लडाई है ?

पुराने रेल मंत्री महोदय ने एक फार्मान जारी कर दिया था जिस में जितने भी प्राइवेट वेजर्स हैं उन सब के लिए यह आवश्यक कर दिया गया कि छ साल बाद उन का कांट्रैक्ट खत्म समझा जायगा और उन को नये रूप में फिर से आवेदन देना पड़ेगा। माफ कीजिए, मिश्र जी हमारे बीच में नहीं है। जो दुनिया से उठ गया उस के विरुद्ध मैं कुछ कहना नहीं चाहता लेकिन यह नीति गलत नीति थी, अनावश्यक रूप में वेजरो को अफपर के बगले पर डौड़ाने का प्रयत्न करने वाली नीति थी। अगर किसी के खिलाफ शिकायत है तो छ साल के पहले भी कांट्रैक्ट रद्द कर सकते हैं। लेकिन अगर शिकायत नहीं है, वह अच्छा काम कर रहे हैं तो फिर उन के ऊपर तलवार क्यों लटकाई जाय ?

एक माननीय सदस्य : मोनोपली को तोड़ने के लिए।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : किस की मोनोपली ?

अगर शिकायत नहीं है तो सचमुच में उस की तो तारीफ होनी चाहिए। अगर बहुत सालों से काम कर रहा है और हटाया नहीं गया तो यह उस के लिए क्वालीफिकेशन है या डिस्क्वालीफिकेशन है ? हां, कोई बड़ा कांट्रैक्टर हो जिस ने पूरा जाल फैलाया हो, उस को तोड़ दीजिए मगर हर छोटे छोटे वेजरो और कांट्रैक्टर को फिर से स्पलाई करने के लिए विवश करें यह नीति गलत है। मैं आशा करता था कि बजट चर्चा का उत्तर देते हुए रेल मंत्री इस के बारे में कुछ कहेंगे। मेरी उन से जो प्राइवेट बात हुई है उम का मैं उल्लेख नहीं करना चाहता।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मृहृष्यभ शर्मा कुरेशी) : कुछ रोज हो गए हैं यह नीति बदल दी गई है। अब वह 6 साल वाला रूल नहीं होगा।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : धन्यवाद।

एक माननीय सदस्य : सिर्फ मोनोपली तोड़ने के लिए किया गया था।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : जिन की मोनोपली तोड़नी चाहिए उन की तो बना रहे है। मोनोपली कमीशन की रिपोर्ट बटु खाने में पडी है। कज मिल रहे हैं, जो 75 बड़े घर हैं उन को कर्ज दिए जा रहे है। नये लाइसेंस उन परिवारो को दिए जा रहे है और छोटे छोटे जो हुकानदार हैं उन के पीछे रेल मंत्रालय पड़ गया था, अब तो नीति बदल गई है।

पिछडे इलाके की बडी चर्चा हुई है। मैं भी एक ऐसे ही इलाके से आता हूँ। ग्वालियर से जिवपुरी एक नैरो गेज जाती है। बाबा आदम के जमाने से चल रही है। मुझ वह दिन याद कि जब उम में लालटेन लटकाई जाती थी और उस की चाल इतनी तेज आ करती थी कि हम लोग रास्ते में बेर तोड़ने के लिए उतर जाया करते थे और थोडा जल्दी

बस कर फिर उस में बैठ जाया करते थे । बुनिया कहां से कहां पहुंच गई मगर वह जो नैरो गेज की बाल है वह नहीं बदली । अब उसे आप बाइवोज में बदलिये, गुना तक बाइवोज आ सकती है । ग्वालियर से गुना तक और गुना से आगे बीना से जोड़ दीजिए । क्यू पूरा क्षेत्र ऐसा है जो आर्थिक दृष्टि से अधिकसित है, जनता उपेक्षित अनुभव करती है और आप उपेक्षित क्षेत्रों के विकास पर ध्यान देने का वायदा कर रहे हैं, तो कुछ करम की नजर हमारे ऊपर भी हो जाय ।

सभापति जी, कुछ ग्वालियर की चर्चा भी करना चाहता हूँ—दिल्ली से बम्बई जानेवाली गाड़ियां आज से 25 साल पहले जितनी संख्या में ग्वालियर से निकलती थी, उतनी ही संख्या में आज भी निकल रही हैं । बढ़ाया जा कर बम्बई पहुंचने वाली गाड़ियों की संख्या बढ़ी है । पश्चिमी रेलवे में इन की संख्या बढ़ी है, लेकिन सेन्द्रल रेलवे में संख्या नहीं बढ़ी है । पंजाब मेल और जो गाड़ी पहले पठानकोट एक्सप्रेस कहलाती थी, अब वह अमृतसर एक्सप्रेस हो गई है—यही दो गाड़ियां हैं—उन में कितनी भीड़ चढ़ती है इसमें आप को देखना चाहिए वहां एक नई गाड़ी की आवश्यकता है ।

इस के साथ ही यह प्रश्न भी जुड़ा हुआ है कि छोटी छोटी कठिनाइयों को हल करने के लिए कोई फोरम होना चाहिए । कन्सल्टेटिव कमेटी एक बड़ा मंच है । कन्सल्टेटिव कमेटी में इस बात की चर्चा नहीं छूटा सकते कि दिल्ली से मंबेरे जो पलवल स्टेशन चलती है, उसे प्रागरा क्यों नहीं ले जा सकते, वह दूसरे दिन आरने से वापस आसकती है । सैकड़ों केन्द्रीय कर्मचारी उस से प्रभावित हैं ?

कन्सल्टेटिव कमेटी में यह मामला भी नहीं उठा सकते कि कोटा में काम करने वाले कर्मचारियों को पास मिला हुआ है, लेकिन मथुरा में काम करने वाले कर्मचारियों

को नहीं मिला हुआ है । ये छोटी छोटी बातें हैं—अफसरों की मनमानी है—एक रेलवे के लिए एक नियम है और दूसरी के लिए दूसरा नियम है । अब इन छोटी छोटी बातों को कहां उठाया जाय ?

अभी सिवारी जी कह रहे थे कि भुजपफर-पुर में केंटरिंग इस्टेब्लिशमेंट की जो सर्विसिबल हैं उन को हटाने की बात हो रही है । किसी प्राइवेट को देने की बात हो रही है । उस को वहां से ले जाने की क्या जरूरत है । इसी तरह से सोनपुर डी० एस्० आफिस हो सकता है । समस्तीपुर सब जगह नहीं देख सकता है । इतने बड़े बड़े जोज्ज हैं इन में डिबिजनल आफिस बन सकते हैं—अगर रेलवे में एफिसियेन्सी लाना चाहते हैं तो आप को इन्हें करना चाहिए । एक डिबिजनल मैनेजर सारे काम को नहीं कर सकता है ।

दिवकत यह है कि इन छोटी छोटी बातों को कैसे उठाया जाय । या तो रेल मंत्री महोदय पुरानी पद्धति फिर से शुरू करें—राज्यों के संसद् सदस्यों से अलग अलग मुलाकात करे, उस में रेलवे बोर्ड के अधिकारी भी होने चाहिए और जिस राज्य में जो रेलवे हो कर जाती है उन के बड़े अधिकारियों को भी बुलाया जा सकता है—आमने-आमने बैठ कर जनता की कठिनाइयां किस तरह से कम की जा सकती है—इन के लिए विचार-विनिमय कर के रास्ता निकालें । यह पद्धति पहले चलती थी, लेकिन बाद में बन्द कर दी गई, इस को फिर से जीवित किया जा सकता है और संसद् सदस्य जनता की जो भी कठिनाइयां सामने रखते हैं उन पर ध्यान दिया जाय ।

सभापति जी, मुझे कभी कभी लगता है कि भारतीय रेलें खाली 750 आदमियों के लिए चलती हैं और वे 750 आदमियों के पालियामेन्ट के मेम्बर । पालियामेन्ट

के मेम्बर किसी भी डिब्बे में जाय—यह देखा जाता है कि बिजली ठीक है कि नहीं, पंखे ठीक या नहीं

श्री रामाबतार शास्त्री (पटना) :
ठीक नहीं होते हैं। मेरा तो यही अनुभव है।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी मैं अपने अनुभव से कहूंगा आप के अनुभव से नहीं कहूंगा। सभापति जी, जैसे बिहार में कोई गड़बड़ है तो मैं मान सकता हूँ।

श्री रामाबतार शास्त्री : आप जरा मेरे साथ चल कर देखिए—क्या होता है।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : आप श्री शास्त्री जी, दिल्ली से जाते हागे—कम से कम दिल्ली में तो यह दिखावा जरूर होता है।

श्री रामाबतार शास्त्री खाली दस्तखत कराये जाते हैं।

श्री डी० एन० तिवारी (गोपालगंज) :
वाजपेयी जी आप के लिए स्पेशल सुविधा के इंस्ट्रक्शन्स है हमारे लिए नहीं हैं।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी मगर यह बात जरूर है कि पालियामेंट के मेम्बर शिकायत करे तो सुनवाई होती है। परन्तु कोई साधारण मसाफिर को कोई टुट्टा रोये तो सुननेवाला कोई नहीं है। तो ये रेल केवल 750 लोगों के लिए नहीं चलनी चाहिए, हर यात्री के लिए चलें, हर यात्री रेल में जाते हुए सुविधाओं का अनुभव करे। हम बहुत ज्यादा आराम उन्हें नहीं दे सकते लेकिन एक इन्मान के नाते उन्हें उन के गंतव्य तक पहुंचाना का हमारा कर्तव्य होना चाहिए। इस में सुधार की गुंजाइश है। रेल मंत्री चाहें तो संसद् सदस्य मजदूर संगठन और रेल अधिकारी सब मिल कर रेलों को चलाने के ग में सुधार ला सकते हैं।

श्री मुहम्मद जमीलुर्रहमान (किशनगंज) :
मोहररिम बेयरमैन साहब आप व बहुत-बहुत शुक्रिया आप ने मुझे बोलने के मौका इनायत किया। यह मेरी खुशकिस्मती है कि जब कभी आप बेयर पर होते हैं मुझे बराबर मौका मिलता है।

मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि जो रेलवे बजट हमारे जनाब कमलापति बिपाठी जी से पेश किया है—मैं उस का खरमकदम करता हूँ। यह सही है कि 1972-73 के साल रेलवे के लिए निहायत ही खराब और नाजूक रहे। मंरा अपने ध्यान है कि रेलवे को उन के कुछ कर्मचारियों ने जितना नुकसान पहुंचाया है उतना किसी ने नहीं पहुंचाया। मुल्क को नुकसान पहुंचा अराम को नुकसान पहुंचा पंदावार को नुकसान पहुंचा तरबकी को नुकसान पहुंचा गर्जे कि इन दो सालों अफरा तफरी रही और हल्ला-हमरात का राज रहा। ऐसी हालत में मुल्क और अराम को तो नुकसान होना ही था फिर भी जिस तरीके से यह बजट पेश किया गया है, वह काबिलतारी है। (व्यवधान) . . आप के बड़े बड़े करम मेरे ऊपर रहे हैं बेहतर है कि मेरा मुंह न खुलवाये वक्त बहुत कम है इस लिए मुझे बोलने दे।

रेलों में अग्रम हो बेहतर तरीके से रेल चले, मुलाजमीन में डिस्टिन्स रहे ठीक वक्त पर गाड़ियां चने, बोरी न हो; सफाई का सही इन्तजाम हो, बिजली का इन्तजाम हो पानी का इन्तजाम हो गर्जे कि मसाफिरों को आराम मिलना चाहिए व उन को मिले

श्री रामाबतार शास्त्री लेकिन होता क्या नहीं है ?

श्री मुहम्मद जमीलुर्रहमान : कुछ आप जैसे लोगों को मेहरबानी से नहीं होता है ॥

में अग्र कर रहा था कि इन सब चीजों की जिम्मेदारी अग्राम की नहीं है बल्कि रेल मुलाजिमों की है। पर देखने में यह था रहा है कि इन सब चीजों में रेल अग्रे जाने के बजाय पीछे जा रही है। किराये बढ़ते जा रहे हैं लेकिन एमनिटीष बहुत कम होती जा रही है। यूनियन का सहारा ले कर मुक्त में रेलवे के काम को जितना नुकसान पहुंचाया जा सकता था वह इन दो मामलों में पहुंचाया गया है। मेरी राय यह है कि जैसा पहले रेलवे मिनिस्टर ने कहा था—इस हाउस के अन्दर भी और बाहर पब्लिक मीटिंग्स में भी, मैं पब्लिक मीटिंग का तबकिया यहा नहीं करूंगा—एक इण्डस्ट्री एक यूनियन होनी चाहिए ताकि रेलों में अमन हो बेहतर तरीके से रेलें चले और मुलाजिमों में डिस्प्लिन रहे।

आज रेलों में करीब-करीब 700 कैटेगरीज है—अगर आप इन 700 यूनियन्स से जिनके मिजाज और सियासी फिलमफे अलग है बात करेंगे तो 1400 दिन लगेगे। 1400 दिन हो गए अगर एक यूनियन में दो दिन भी बात की तो। फिर यह जो 700 यूनियन्स हर एक की पालिटिकल फिनासकी अलग अलग कोई एक दूसरे में मेल नहीं खायेंगी। इसलिए रेल मंत्रालय इम पर गौर करे कि एक इण्डस्ट्री में एक यूनियन हो ताकि मुक्त की इम बड़ी इण्डस्ट्री में जिम में 20 लाख लोग काम करते हैं उसमें एक डिस्प्लिन हो जिम से देश को नुकसान न होने पाये। यह एक बहुत बड़ा पब्लिक सेक्टर है लेकिन अगर आप देखेंगे तो इस में हरिजन निर आदिवासी निल और मुसलमान निल है। हालांकि कास्टीट्यूशन गारण्टी करता है कि इन लोगों को ड्यू शेर मिलेगा। लेकिन उन का शेर आज तक नहीं मिल पाया है। अब इस को कौन पूरा करे? सवाल यह पैदा होना है कि वायदा करने के बाद भी इन लोगों की कोई मदद नहीं की जा रही है। आप को याद होगा कि पिछले साल इस मामले को ले कर अगस्त के महीने

में काफ़ी बहल हुई कि हरिजनों, मुसलमानों और आदिवासियों के साथ मुलाजमत में डिस्कमिनेशन बरता जा रहा है और यहां पर हाउस में ऐश्वर्य दिया कि एक एक जोनल कमेटी बनीगी जो यह देखेगी कि इन लोगों को जो प्रमोशन नहीं मिल रही है या नौकरी नहीं मिल रही और तकलीफें ब उन को देखा जायगा और उस भी रिपोर्ट हाउस की टेबिल पर हर 6 महीने रखी जाएगी। आज साल हो गया लेकिन अभी तक कोई रिपोर्ट नहीं आयी। तो माननीय कुरेशी साहब बतायें कि वह रिपोर्ट कब तक यहां रखेंगे। जैसे कहते हैं कि चिरात तले अघेरा वही बात आप को रेल भवन में देखने को मिलेगी मेरा खयाल है कि उस में चार पाच हजार आदमी काम करते हैं पर वहां भी देखे कोई आदिवासी नहीं हरिजन नहीं मुसलमान का तो कहना ही बेकार है। वह तो है ही नहीं। सवाल यह पैदा होता है कि खासी आवादी हरिजनों की मुसलमानों की और आदिवासियों की देश में है फिर क्यों उन को नजरदाज किया जा रहा है। आज्ञादी को 27 साल हो गए कास्टीट्यूशन के मुताबिक काम होना चाहिए। और अगर नहीं किया जाता है तो यह डिस्कमिनेशन है।

रेलवे बोर्ड की एक हुकमत है जनता की हुकमत अलग है। एक दूसरे में कोई ताल मेल नहीं है। उन की अलग सरकार है हमारी पार्लियामेंट की अलग सरकार है। मिनिस्टर साहब चाहे जो कह दे, वाजपेयी जी और माननीय गोस्वामी जी ने जैसा अभी कहा, होगा वही जो रेलवे बोर्ड चाहेगा। इसलिए रेलवे बोर्ड कानून में नरमी होनी चाहिए यह कानून परातह आप रेलवे बोर्ड की तोड़ना नहीं चाहते हैं तो उस के ऐक्ट में फौरन तबदीली लायी जाय। हम जवाबदेह हैं अग्राम को, लेकिन रेलवे बोर्ड पर किसी की जवाबदेही नहीं है। इसलिए आप फौरन रेलवे बोर्ड

एकट में तरकीम क लियेकदम उठाय जससे वह अग्राम के प्रति जबाब वहही क्योकि उन के ऐसो आराम पर जो खर्च होता है, सैलूनो पर जो खर्च होना है, जनता ही वर्दापन करती है। नया कानून ऐसा हो ताकि रेलवे बोर्ड पर मिनिसट्री का और पानियामेंट वा पूरा शिप हो। अगर आप ऐसा नहीं कर सकते है तो रेल में अमन-चैन नहीं हो पायेगी। ब्लैक शीप तो हर जगह है, रेलवे बोर्ड भी उस से फ्री नहीं है। कुछ लोग ननाव वनाये रखना चाहते है ताकि उन का अपना मंगला हल होता रहे। लिहाजा यह और भी जरूरी है कि उस में सशोधन बिना जाय।

स्वर्गीय नलिन ब्राबू ने जो काम शुरू किये थे वह किसी भी कीमत पर बन्द नहीं हाने चाहिए इसलिए कि उन्होंने वायदे किये थे और बहूतो पर काम भी शुरू हो चुका है। इसलिए काम बन्द होने पर हालत खराब हागी नगल-नलवाडा के बारे में उन्होंने कहा था कि इस लाइन को चार साल में पूरा कर देंगे। उम पर भी काम शुरू होना चाहिए और समय के अन्दर वह काम पूरा होना चाहिए।

अब आप ऐन० ऐफ० रेलवे को दक्खिण जो मेरे डनाके में है। न्यू जलगायगुरी और कटिहार की हालत बहुत ही रद्दी है। कोई भी गाडी बकन पर नहीं खुलती है। मझे एक बात याद आ गई कि एक पैमेजर ट्रेन कटिहार पहुंची 6 बजे सुबह जो कि उम का टाइम था, लोग इस खुशी में आज गाडी सही बकन पर आयी है हार वगैरह ले कर पहुंचे झाइवर के गले में डालने के लिए। मालूम हुआ कि उस गाडी को उल मुवह आना चाहिए था, वह आज आयी है। इसलिए मेरी गुजारिश है कि जो लोकल ट्रेन्स कटिहार से खुलती है चाहे वह सिनिगुड़ी की तरफ या जीगवनी की तरफ जाती हो, सही टाइम पर नहीं चलती है। उन में पानी, बिजली और सफाई का भी माकूल इंतजाम होना चाहिए।

1972 में मैंने एक खत माननीय कुरेशी साहब को लिखा था कि बरौनी से कटिहार तक ही लाइन को ब्रीड गेज में तबदील करने के लिए मर्जे हो चुका है और काम जल्दी शुरू होने वाला है। लेकिन अभी तक कोई काम नहीं हो सका है। इस तर्फ जल्दी काम शुरू होना चाहिए। भागत के किसी कोने से जाइये आप घरौनी में जा कर रुक जायेगे, 90—100 किलोमीटर हांगे तो फिर मीटर गेज में जाइये।

आर० पी० एफ० के बारे में मैं नहीं जानता था कि उम का मतलब राशन पानी फ्री होता है। इस की हालत और गैर है और काबिल गौर है। माननीय शिबबनलाल मक्सेना कह रहे थे कि इस में डिसिप्लिन होना चाहिये ताकि जां इतनी चोरिया होती है उन को रोका जा सके और हर साल जो रेलवे को 40 करोड ० बनेम्प की शकल में देना हाता है वह बन्द हो सके।

वफादार बर्कमं के लिए आप ने रेडियो में, अखबारो के जरिए वायदे किये थे, हम से भी किये थे कि स्ट्राइक के बाद उन के बाल बच्चो को नांवरि देंगे। अब तक तो कुछ नहीं हुआ। तन्कि उन्टे यह हुआ कि जो गरीब लायन बर्कर था वह जब अपने प्रफगरान के पाम जाता है तो उसे कहा जाता है कि सरकार ने वायदा किया है हम ने तो नहीं किया है? इसलिए आप का मैं इस बात से आगाह किये देता हू कि अभी आप रेलवे स्ट्राइक से फ्री नहीं हुए है। लोग चाहते है कि फिर कोई भी गडबड हो जिम में कीम और मूक तबाह हो जाय। इसलिए आप हाजियार हा जाइय।

ऐडवरटिजमेंट को लीजिए। रेलवे बोर्ड ने कसम खा ली है कि उन्के अखबारो को कोई ऐडवरटिजमेंट नहीं मिलेगा चाहे वह अखबार यू० पी० के हो, बिहार के हो, दिल्ली के हों या आंध्र प्रदेश के हो। मैं पूछता हूं कि क्या

उर्दू जानने वाले भारत के अग्राम नहीं हैं । मेरी भांग है कि उर्दू के अग्रवा ों में ऐमसाय-मेंट के एडवर्टिजमेंट, या जंजीर खींचने की बात या बोरी बगैरह रोकने के लिए सरकार जो भी कदम उठाना चाहती है, उन की जानकारी ग्राम जनता को उर्दू अग्रवारों के जरिये से जरूर दी जानी चाहिए और यह तभी हो सकेगा जब ग्राम उर्दू अग्रवारों को एडवर्टिजमेंट्स देने । बिहार में भी बहुत से पाये. के उर्दू अग्रवार हैं, सदाएँ ग्राम है, हमारा नारा है, ताऊस, कौमी तंजीम, इतहादेवतन, कोहकना, नगीबाबाद टाइम्स तथा दूसरे हैं जिन को एडवर्टिजमेंट नहीं मिलते हैं । 80-90 लाख वहां उर्दू बोलने वालों की आवादी है । क्या आपका मतलब यह है कि लोग आप की बात न जान सके, आपकी बात इन तक पहुंच न सके ? रेलवे में क्या इम्प्रूवमेंट होने वाला है, कितनी नौकरियां निकलती है, उस सब से ये लोग बेखबर रहे ? ऐसा नहीं होना चाहिए । उर्दू के अग्रवारों को भी एडवर्टिजमेंट मिलने चाहिए ।

ग्राम में ए० टी० मेल के बारे में कहना चाहता हूँ । यह पोठिया में नहीं रुकती है । स्टेट मिनिस्टर ने इसकी वजह यह दी है कि यह बे साइड स्टेशन है । बे साइड स्टेशन नहीं होगा तो क्या शहर के अन्दर होगा ? लाइन की साइड में ही स्टेशन तो हो सकता है और हूँ । वही लाइन आपकी सिलीगुड़ी जाती है, असम, गोहाटी वही लाइन जाती है । मैं मानता हूँ कि वह फास्ट ट्रेन है । लेकिन वहां ब्लॉक है, स्कूल है, बड़ी मंडी है और उसकी इम्पार्टेंस को देखतेहुए अगर दो मिनट के लिए आप ए टी मेल को वहां कवा दें तो लोगों को बहुत ज्यादा इससे फायदा होगा ।

मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया ।

बी एम० राजगोपाल रेड्डी : (निजामा-बाद) : ग्राम में उर्दू अग्रवारों को एडवर्टिजमेंट मिल रहे हैं ।

شہری محمد جمیل الرحمان (کشم)

گفتی: ! مستحکم چہرہ میں صاحب - آپ کا بہت بہت شکریہ - آپ نے مجھے بولنے کا موقعہ عطا کیا - یہ میری خوش نصیبی ہے کہ جب کہیں آپ چہرہ پر ہوتے ہیں مجھے دوبارہ موقعہ ملتا ہے -

میں عرض کرنا چاہتا ہوں کہ جو دیلوے بھٹ ہمارے جلاب کلا پتی توڑہاتھی صاحب نے پیسہ کیا ہے میں اس کا خیر مقدم کرتا ہوں - یہ صحیح ہے کہ سالہ 1973-1974 کے سال دیلوے کے لئے ٹھہری ہی خراب اور نازک ہے - میرا اپنا خیال ہے کہ دیلوے کو ان کے کچھ کورسپارہوں نے جتنی نقصان پہنچایا ہے اتنا کسی نے نہیں پہنچایا - ملک کو نقصان پہنچا - عوام کو نقصان پہنچا - پھدوار اور کو نقصان پہنچا - ترقی کو نقصان پہنچا - عرض کہ ان دو سالوں میں افراتفری رہی - اور ہلے حضرات کا راج رہا - ایسی حالت میں ملک اور عوام کو تو نقصان ہونا ہی تھا - پھر بھی جس طریقے سے یہ پیسہ کیا گیا ہے وہ قابل تعریف ہے (Interruption) آپ کے بڑے بڑے کرم میرے اوپر رہے ہیں - بہتر ہے کہ میرا منہ نہ کھلوائے وقت بہت کم ہے اس لئے مجھے بولنے دیں -

دل میں ایسی ہو - بہتر طریقے سے دیکھ جائے - مقروضوں میں تسلیں

دھ تھہک وقت پر گڑیاں چلیں -
چوڑی نہ ہو - سنائی کا صحیح
انتظام ہو، بھلی کا انتظام ہو، پانی
کا انتظام ہو - فوش کہ مسافروں کو
جو آرام ملنا چاہئے - وہ ان کو ملے -

شری رام اوتار شاستری : لیکن
ہوتا کہیں نہیں ہے -

شری محمد جمیل الرحمان :
کچھ آپ جیسے دوستوں کی
مہربانی سے نہیں ہوتا ہے -

میں عرض کو دھا تھا کہ ان
سب چیزوں کی زمیہ داری عوام کی
نہیں ہے - بلکہ دھل ملازموں کی ہے -
پو دیکھئے میں یہ آ دھا ہے کہ ان
سب چیزوں میں دھل آئے جانے کی
بجائے پیچھے جا رہی ہے - کرائے
بڑھتے جا رہے ہیں - لیکن سہولتوں
بہت کم ہوتی جا رہی ہیں - یونین
کا سہارا لیکر ملک میں دھلوے کے
کاموں کو جتنا نقصان پہنچایا جا
سکتا تھا وہ ان دو سالوں میں پہنچایا
گیا ہے - مہری دائے یہ ہے - کہ
جھسا پہلے دھلوے منسٹر نے کہا تھا -
اس ہاؤس کے اندر بھی اور باہر پبلک
سہنگ میں بھی - میں پبلک سہنگ
کا تذکرہ یہاں نہیں کروں گا ایک
اندسٹری کی ایک یونین ہونی چاہیے
تاکہ دھلوے میں امن ہو - بہتر طریقہ

سے دھل چاہیں - اور ملازموں میں
تسہلیں دھ -

آج دھلوے میں قریب قریب
700 کٹنگریز ہیں اور آپ ان 700
یونینوں سے جن کے مزاج اور سیاسی
فلسفے الگ الگ ہیں بات کرینگے
تو 1400 دن لکھینگے - 1400 دن ہو
گڈ اگر ایک یونین سے دو دن بھی
بات کی تو پھر یہ جو 700 یونینوں ہیں -
ہر ایک کی الگ الگ فلسفی ہے -
کوئی ایک دوسرے سے مہل نہیں
کہانگی - اس لئے دھلوے منسٹری
اس پر غور کرے کہ اندسٹری
میں ایک یونین ہو تاکہ ملک کی
اس بڑی اندسٹری میں جس میں
پہس لاکھ لوگ کام کرتے ہیں - اس
میں ایک تسہلیں ہو - جس
دیسی کو نقصان نہ ہونے پائے - یہ
ایک بہت بوا پبلک سیکٹر ہے -
لیکن اگر آپ دیکھینگے تو اس میں
ہری جس تک - آدی ہاسی تک - اور
مسلمان تک ہیں - حالانکہ کانسٹیٹوشن
گوانٹی کرتا ہے کہ ان لوگوں کو تیرو
ہیرو ملیکا - لیکن ان کا شیئر آج
تک نہیں مل پایا ہے - اب اس کو
کون پورا کرے - سوال یہ پیدا ہوتا
ہے کہ وعدہ کرنے کے بعد بھی ان
لوگوں کی کوئی مدد نہیں کی جا
رہی ہے - آپ کو یاد ہوگا کہ ہچھلے
سال اس معاملے کو لے کر انیسٹ کے
کے مہلے میں کافی بحث ہوئی - کہ

[ہری مقصد جہل الوصاف]

ہری جن، مسلمانوں اور آدی واسوں کے ساتھ ملازمت میں قسکر پیدیشن ہو رہتا جا رہا ہے۔ اور یہاں پر ہاؤس میں بدھن دلیا گیا کہ ایک زونل کمیٹی بندیگی۔ جو یہ دیکھتی کہ ان لوگوں کو جو پرموشن نہیں مل رہی ہے، نوکری نہیں مل رہی ہے اور جو تکلیفیں ہیں، ان کو دیکھا جائیگا اور اس کی رپورٹ ہاؤس کی ٹیبل پر ہر چہ مہینے پر رکھی جائیگی۔ آج سال ہو گیا لیکن ابھی تک کوئی رپورٹ نہیں آئی۔ تو جذبات قویسی صاحب ہلائیوں کہ وہ رپورٹ کب تک یہاں رکھی جائیگی۔ جیسا کہتے ہیں کہ چراغ لے اندھیرا۔ وہی بات آپ کے ذہل ہوں میں دیکھنے کو منیگی۔ مورا حیدال ہے کہ اس میں چار پانچ ہزار آدمی کام کرتے ہیں۔ پھر وہاں بھی دیکھن کوئی آدی واسی نہیں۔ ہری جن نہیں۔ مسلمان کا تو کہنا ہی بیکار ہے۔ وہ تو میں ہی نہیں سوال یہ پیدا ہوتا ہے کہ خاص آبادی ہری جنوں کی، مسلمانوں کی اور آدی واسوں کی ملک میں ہے۔ پھر کیوں ان کو نظر انداز کیا جا رہا ہے۔ آزادی کے ۲۷ سال ہو گئے۔ کانسٹیٹوشن کے مطابق کام ہونا چاہئے اور اگر نہیں کہا جاتا ہے تو یہ قسکر پیدیشن ہے۔ ذہل بورڈ کی ایک حکومت ہے۔ چلتا کی حکومت الگ ہے۔ ایک

دوسرے میں کوئی تال مہل نہیں ہے۔ ان کی الگ سڑک ہے۔ ہاؤس پارلیمنٹ کی الگ سڑک ہے۔ منسٹر صاحب چاہے جو کہہ دیں۔ واجھائی جی اور ساتھ گوسوامی جی نے جیسا ابھی کہا ہے۔ ہوگا وہی جو ریلوے بورڈ چاہے گا اس لئے ریلوے بورڈ کے قانون میں ترمیم ہرنی چاہئے۔ یہ قانون بہت پرانا ہے۔ اگر آپ ریلوے بورڈ کو توڑنا نہیں چاہتے ہیں۔ تو اس کے ایکٹ میں فوراً کافی تبدیلی لائی جائے۔ ہم جواب دہ ہیں عوام کو۔ لیکن ریلوے بورڈ پر کسی کی جواب دہی نہیں ہے۔ اس لئے آپ فوراً ریلوے بورڈ کے ایکٹ میں ترمیم سے نئے قدم اٹھائیں۔ جس سے یہ عوام کے سامنے جواب دہ ہو۔ کیونکہ ان کے عیش و آرام پر جو خرچ ہوتا ہے۔ وہ جلتا برداشت کرتی ہے۔ نیا قانون ایسا ہو تاکہ ریلوے بورڈ پر منسٹری یا پارلیمنٹ کا پورا گریپ (grip) ہو۔ اگر آپ ایسا نہیں کر سکتے ہیں تو ذہل میں امن چہن نہیں ہو پائیگا۔ ایک شہپ (Black sheep) تو ہر جگہ ہیں۔ ریلوے بورڈ بھی اس سے فری نہیں ہے۔ کچھ لوگ تلوای بدلتے رکھنا چاہئے ہیں۔ تاکہ ان کا اپنا مقصد حل ہوتا رہے۔ لہذا یہ اور بھی ضروری ہے کہ اس میں ترمیم کی جاوے۔

سورگھہ لنت بابو نے جو کام شروع کئے تھے وہ کسی بھی قہمت پر بلند نہیں ہونے چاہئیں۔ اس لئے کہ انہوں نے وعدے کئے تھے اور بہتوں پر کام بھی شروع ہو چکا ہے۔ اس لئے کام بلند ہونے پر حالات خراب ہونگے۔ نانگل۔ تلوارہ کے بارے میں انہوں نے کہا تھا کہ اس لائن کو چار سال میں پورا کر دینگے۔ اس پر بھی کام شروع ہونا چاہئے۔ اور سے کے اندر وہ کام پورا ہونا چاہئے۔

اب آپ این-ایف-ریلوے کو دیکھئے جو میرے علاقے میں ہے یہو جلیہانگڑی اور کورتی ہار کی حالت بہت دبی ہے۔ کوئی بھی گاڑی وٹت بڑ نہیں چلنی۔ سچے ایک بات ہاں آگئی کہ ایک پیسڈجیر ترین کائی ہار پہنچتی چہہ بچے صبح جو کہ اس کا ٹائم تھا۔ لوگ اس خوشی میں کہ آج گاڑی صحیح وقت پر آئی ہے۔ اور ہار وغیرہ لیکر پہنچتے ڈرائیور کے گلے میں ڈالنے کے لئے۔ معذوم ہوا کہ اس گاڑی کو کل صبح آنا چاہئے تھا۔ وہ آج آئی ہے۔ اس لئے میری گزارش ہے کہ جو لوکل ترین کائی ہار سے چلنی ہیں۔ چاہے وہ سہلی گڑی یا جوگ ہتی کی طرف جاتی ہوں صحیح ٹائم پر نہیں چلتی ہوں چلنا چاہئے۔ ان میں پانی بھری اور صفائی کا بھی معقول انتظام ہونا چاہئے۔ سنہ ۱۹۷۲ میں میں نے ایک خط مانہہ قریبی جی کو لکھا

تھا کہ برونی سے کتھہار تک کی لائن کو ہراز گھڑ میں تبدیل کرنے کے لئے۔ سروے ہو چکا ہے اور کام جلدی شروع ہونے والا ہے۔ لیکن ابھی تک کوئی کام نہیں ہو سکا ہے۔ اس طرف جلدی کام شروع ہونا چاہئے۔ بپارت کے کسی کونے سے آئے آپ برونی میں جا کر دف چاہئیں۔ ۹۰ یا ۱۰۰ مہتر ہوئی تو تو پھر میٹر گھڑ میں جانے۔

آر۔ پی۔ ایف کے بارے میں نہیں جانتا تھا کہ اس کا مطلب (R. P. F.) راشن پانی فری ہوتا ہے۔ اس کی حالت قابل غور ہے۔ مانہہ شہن لال سکسینہ کہہ رہے تھے کہ اس میں تسہل ہونا چاہئے تاکہ جو اتنی چوریاں ہونی ہیں۔ ان کو روکا جا سکے۔ اور ہر سال جو ریلوے میں ۴۰ کروڑ روپے کھم کی شکل میں دینا ہوتا ہے وہ بلند ہو سکے۔

وفادار ررکڑ کے لئے آپ نے دیکھو ہے ۴ اخباروں کے ذریعے وعدے کئے تھے ہم سے بھی کئے تھے کہ سٹرائیک کے بعد ان کے بال بچوں کو نوکری دینگے۔ اب تک تو کچھ نہیں ہوا۔ بلکہ القایہ ہوا جو فریب لائیل ررکڑ تھا وہ اب اپنے افسران کے پاس جاتا ہے تو اسے کہا جاتا ہے کہ سرکار نے وعدہ کیا ہے۔ ہم نے تو نہیں کہا ہے۔ اس لئے آپ کو میں اس بات سے آگاہ

[شری محمد جموں الرحمن]
 کئے دیتا ہوں کہ اسی آپ دہلوے
 ستواٹک سے فری نہیں ہوئے ہوں -
 لوگ چاہتے ہیں کہ پھر کوئی ایسی
 کڑو ہو جائے جس سے قوم اور ملک
 تباہ ہو جائے - اسی لئے آپ ہوشیار
 ہو جائے -

ایڈورٹائزمنٹ کو لیجئے - دہلوے
 بورڈ نے قسم کھا رکھی ہے کہ اردو کے
 اخباروں کو کوئی ایڈورٹائزمنٹ نہیں
 ملےگا - چاہے وہ اخبار ہو - ہی کے
 ہوں، بہار کے ہوں، ہلی کے ہوں یا
 آندھرا پردیش کے ہوں - میں پوچھتا
 ہوں کہ کجا اردو جاننے والے بہارت کے
 عوام نہیں ہوں - میری مانگ ہے کہ
 اردو کے اخباروں میں ایڈورٹائزمنٹ کے
 ایڈورٹائزمنٹ یا زنجیر کھینچنے کی
 بات یا چوری وغیرہ روکنے کے لئے سرکار
 جو بھی قدم اٹھانا چاہتی ہے - ان کی
 جانکاری عام جلتا کو اردو اخباروں کے
 ذریعے سے ضرور دی جانی چاہئے - اور
 یہ تبھی ہو سکتا - جب آپ اردو
 اخباروں کو ایڈورٹائزمنٹ دینگے -
 بہار میں بہت سے پائے کے اردو کے
 اخباروں میں صدائے عام، ہمارا نعرہ
 طاقت، اتحاد وطن ہے اور کوشک
 نچبھار ٹائمس، قومی تنظیم وغیرہ
 ہیں - جن کو ایڈورٹائزمنٹ نہیں
 ملتے ہیں - اسی لئے لکھ وہاں اردو
 بولنے والوں کی آبادی ہے - کجا آپ کا
 مطلب یہ ہے کہ یہ لوگ کوئی پاس

نہ جان سکتے - آپ کی بات ان تک
 پہنچ نہ سکے - دہلوے میں کجا
 ایڈورٹائزمنٹ ہونے والا ہے - کئی نوکریاں
 نکلتی ہیں - ان سب سے یہ لوگ
 بے خبر رہیں - ایسا نہیں ہونا چاہئے -
 اردو کے اخباروں کو ہی ایڈورٹائزمنٹ
 ملنے چاہئے -

اب میں اے ٹی مہل کے بارے
 میں کہنا چاہتا ہوں - یہ پوٹھیا
 میں نہیں رکھی ہے - سگھٹ منسٹر
 نے اس کی وجہ دی ہے کہ یہ وہ
 سائڈ (wayside) سگھٹ ہے - وہ
 سائڈ سگھٹ نہیں ہوگا تو کجا شہر
 کے اندر ہوگا - لائٹن کی سائڈ میں
 ہی تو سگھٹ ہو سکتا ہے اور ہے -
 وہی لائن آپ کی سگھٹ کی جاتی
 ہے - آسام کوہاتی وہی لائٹن جانی
 میں مانتا ہوں کہ یہ فاسٹ ٹرین
 ہے - لیکن وہاں ہلاک ہے سکول ہے
 بڑی مانتی ہے - اور اس کی ایڈورٹائزمنٹ
 دیکھتے ہوئے اگر دو منٹ کے لئے آپ
 اے ٹی مہل کو وہاں رکوا دیں تو
 لوگوں کو بہت زیادہ فائدہ ہوگا -

میں آپ کا شکریہ ادا کرتا ہوں
 کہ آپ نے مجھے بولنے کا موقع دیا -

شری ایم رام گوبال دپوی (نظامیہ):
 آندھرا میں اردو اخباروں کو
 ایڈورٹائزمنٹ مل رہا ہے - [

श्री राजेश्वर प्रसाद यादव (मधेपुरा)

मैं बजट प्रस्तावों का समर्थन करता हूँ। मैं स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र जी को श्रद्धाञ्जली अर्पित करता हूँ जो कि देश के श्रीर विशेषकर बिहार के एक कर्मठ तथा प्यारे नेता थे। उनकी हत्या की खबर सुन कर सारे देश के श्रीर विशेषकर बिहार के लोग शोक में विह्वल हो उठे थे।

बजट प्रस्ताव बहुत ही सुन्दर रीति से यहाँ रखे गये हैं। वास्तव में मैं इस बजट को समाजवादी बजट कहता हूँ क्योंकि ग्रामों का लोग है उनको इनसे कोई घटा नहीं होता है ग्राम पब्लिक पर भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है। इसका दूसरा कारण यह है कि यह एक सतुलित बजट है। महंगाई इनकी ज्यादा बढ़ रही है फिर भी कोई भार ग्राम जनता पर नहीं डाला गया है। यह गजट कामन मासिम को एक्सेक्ट नहीं करता है।

यह दूसरी बात है कि हमारे विरोधी भाईयों को इस में ऐसी कोई चीज नजर नहीं आती है। वे समझते हैं कि इन्कम का ध्यान में रख कर यह बजट बनाया गया है इसलिए इसको वे इन्कमल बजट कहते हैं। यह ठीक है कि उनका और हमारा भी ध्यान इन्कम पर जरूर है। लेकिन हमारी हमेंगा यही कोशिश रखनी है कि कुछ कारगर कदम जनता की भलाई के लिए उठाए जाएँ फिर चाहे इन्कम का कुछ भी नतीजा क्यों न निकले।

बजट किसी भी सरकार का आइना होता है। उसको देखकर सरकार के हब का अनुमान किया जा सकता है। उस आइने में से जो गुण हैं उनको देखा जा सकता है। लेकिन उसके लिए अपनी निगाह भी ठीक होनी चाहिये—तभी जो तस्वीर दिखाई देगी वह साफ दिखाई देगी अन्यथा धूमिल ही दिखाई देगी। हमारे विरोधी दलों की चूँकि तस्वीर धूमिल है हम वास्तु में उनको इस आइने में भी—धूमिल तस्वीर ही दिखाई देती है। इसमें उनका दोष नहीं है। वे अपने को ठीक करते तो शायद अच्छी तस्वीर वे देख सकें।

बहुत सालों को बाद इस बार मुनाफे का बजट पेश किया गया है। लगातार कई सालों से घाटे के बजट ही पेश किए जाते रहे हैं। बहुत प्रयास के बाद इस बार मुनाफे का बजट प्रस्तुत किया गया है और इसके लिए मंत्री महोदय धन्यवाद के पात्र हैं।

स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र जी ने कहा था कि पिछड़े इलाकों का खास ध्यान रखा जाएगा यह बात उन्होंने यहाँ और बाहर भी कई बार कही थी। यदि हमेंशा गिम्पनरेटिव लाइज की ही बात की जाएगी तब बड़ी मुश्किल होगी। इस वास्तु में वर्तमान रेल मंत्री जी ने कहना चाहता है कि स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र जी ने जिस नतीजे को अपनाया था और जो पिछड़े इलाकों पर विशेष ध्यान देने की बात कही थी उस पर भी वह चने और उस नीति को बरकरार रखे। ऐसा उन्होंने बजट भाषण में कहा भी है जिसके लिए वे थर्स्ट के पात्र हैं।

पिछले और इस बजट के बीच में एक बड़ी घटना घटी और पूरे देश में रेल कर्म-चारियों ने हड़ताल की। यह गलत थी या नहीं समय उपयुक्त बना गया उसके लिए या नहीं इस पर काफी गहरा बहस हो चुकी है। मैं उसमें जाना नहीं चाहता हूँ। इतना ही मैं कहना चाहता हूँ कि स्ट्राइक अभी की खत्म हो गई है लेकिन अभी तब भी सारे लोग काम पर वापिस नहीं आ पाए हैं यह एश्युरेंस दिया गया था कि नैक उन सर्विस जो हुआ है उसको बडॉन कर दिया जाएगा। यह भी कहा गया था कि जो लोग व. यालेस या सेबोटिंग में इन-वॉल्व्ड नहीं हैं उनका वापिस नौकरी में ले लिया जाएगा। लेकिन अभी तब ऐसा नहीं हुआ है। हम चाहते हैं कि इसके लिए एक समय निश्चित प्राप कर दें कि अमुक तारीख तक उन सब को वापिस नौकरी पर ले लिया जाएगा ताकि उनकी जो तकलीफें हैं वे दूर हों। एग्जॉरेंस ता यहाँ दे दिए जाते हैं लेकिन एग्जैक्टिव के लेवल पर या बोर्ड के लेवल पर जब वह चीज जाती है तो वहाँ कुछ नुकते निकाल दिए जाते

हैं जिनका नतीजा यह होता है कि लोगों को वापिस नौकरी पर नहीं लाया जाता है। कह दिया जाता है कि प्रमुख व्यक्ति ने भ्रष्टाचर्य नहीं किया है फटा भ्रातृभाई ने कोई इस या उस तरह की बात की है। जो भी नीति आप बनाए उसको इन्फ्लेक्शन तरीके से आप लागू करें। एक समय बांध कर आप चलें और कहें कि इतने समय में आप कैटेगरी के जा लोग हैं और जिन का सेबोटिज्म या वायोलेंस में हाथ नहीं था, इसका उन पर चार्ज नहीं था, उनको वापिस नौकरी पर ले लिया जाएगा।

रेनो में जहां मैंसे की तथा दूसरी चोरिया होती है वहां समय की भी चोरी होती है। दिल्ली के इंडियन या इसके पचास किलोमीटर के रेडियस में जो स्टेशन है वहां पर तो गाड़ियां ठीक समय पर आती हैं लेकिन उनके आगे के जो स्टेशन है वहां ठीक समय पर नहीं पहुंचती हैं। आगे जो गाड़ियों की स्पीड रहनी है उसको यहां घटा करके एक चौथाई कर दिया जाता है। पता नहीं ऐसा क्यों किया जाता है। वही इजन होना है वही गाड़ी होनी है। शायद यह इसलिए किया जाता है कि टाइम मीड्यूल को ठीक रखा जाए और ठीक समय पर गाड़ियां पहुंच रही है यह दिखाया जा सके। दिल्ली के फिगर यह शो करने हैं कि गाड़ियां काफी हद तक समय पर आती जाती हैं। लेकिन वास्तविकता यह है कि उत्तर या पूर्वी भाग से जो गाड़ियां आती हैं, बिहार से आती हैं वहां दो चार पांच या सात घंटे उनका लेट हो जाता मामूली बात है। अभी एक माननीय सदस्य ने कहा है कि 24 घंटे में जेट हाना है। मन्त्र जगदी के लिए एक समान नियम होना चाहिये। आप समय को बचत क्यों करना चाहते हैं? जयन्ती जनता या दूसरी जो फास्ट गाड़ियां हैं जो समय पर ग्राहकों को आती हैं प्रत्येक कभी कभी पहले भी पहुंच जाती हैं लेकिन चूंकि आने में थोड़ा मार्जिन दे रखा है कि इनने इरिया में दिल्ली से आप यह मार्जिन देगे ताकि लेट आने पर भी समय पर गाड़ी आई है इतनी

शो किया जा सके इस बातें दूसरे जो इकाई हैं उनके साथ भेद नाव होना है। यह तो समय की माफ चोरी है। नियम आप बनाने हैं तो सारे देश के लिए एक तरह का बनाए। सब जगह एक तरह की स्पीड रखें। आप टाइम टेबल उठा कर देखें। दिल्ली के करीब आने पर गाड़ियों की स्पीड जबरदस्ती कम कर दी जाती है लेकिन फिर भी कई गाड़ियां समय से पहले पहुंच जाती हैं।

स्ट्राइक के बाद कई स्थानों पर गाड़ियां कैसल की गई थी। मेरा आप से आग्रह है कि उनको आप फिर से चालू करें। कोयले की पोजिशन इम्प्रूव हो रही है। उनको आप रेस्टोर करें। मैं सहरसा से आता हूँ। वहाँ एक डिबिजनन हैडक्वार्टर है। कमिश्नरी हैडक्वार्टर है। वहाँ कोर्ट एंटेड करने के लिए तथा दूसरे कामों के लिए लोग आते हैं। उषो डिनाब में वहाँ गाड़ियां दी गई हैं। उन में से कई गाड़ियां कैसल हैं। सुबह कोई गाड़ी महरसा इंडियन से नहीं है। लोगों को बड़ी दिक्कत होती है। आन भ्रातृभाई कर सकते हैं कि कैसे वे भ्रातृभाई में अगर उनको आना होता है तो आ सकते हैं। जो पहले गाड़ियां थी उनको आप यदि रेस्टोर कर दें तो उनकी यह दिक्कत दूर हो सकती है।

आने क्षेत्र की ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। मैं मनेपुरा से आना हूँ। दोग मनेपुरा से मित्रेश्वर तक आठ किलोमीटर का फायना है। मित्रेश्वर में सिद्धी ऋषि ने शिव मंदिर को स्थापना की थी। शिवरात्रि के अवसर पर वहाँ 15-20 दिन तक बड़ा भारी मेला लगाना है और देश के अनेक भागों से लोग आ कर टुकाने लगाने हैं। कैसल का सबसे बड़ा फेयर लगाना है। हाथियों की वह बहुत बड़ी मार्किट है। उसका सब भी ही चुका है। पता नहीं रिपोर्ट कहा पड़ी है। आठ किलोमीटर का यह जो टुकडा है इस लाइन को जल्दी पूरा कराया जाए, यह मेरा आप से आग्रह है।

जिस दूसरी लाइन का सर्वो हो रहा है, वह है बिहारीगंज से सिमरी बल्थारपुर । उस लाइन को भी समय पर पूरा करने की व्यवस्था की जाये ।

17 hrs

जहाँ तक बल्थारहा हाल्ट का सम्बन्ध है, जब शास्त्री जी रेल मंत्री थे, तो वह एक बार वहाँ से गुज़रे । वहाँ बहुत से लोग कूद रहे थे, उन्होंने पूछा कि यह ब्रया है । जब उनको बनाया गया कि यह बहुत जगह जाने का जक-शन है, तब उन के आशानुसार वहाँ हाल्ट बना दिया गया । लेकिन बाद में उस हाल्ट को हटा दिया गया । हम लोगों के आग्रह करने पर कहा गया कि वहाँ पर हाल्ट बनाया जायेगा । उन हाल्ट के लिए पब्लिक कोआप-रेशन से पाच हजार रुपये का काम ही चुका है । लेकिन अब फिनाशल स्ट्रिजेंसी के नाम पर उस काम को बन्द कर दिया गया है । मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि उस हाल्ट के लिए फिनाशल स्ट्रिजेंसी का कोई सवाल नहीं है । मेरा आग्रह है कि उस हाल्ट को चालू किया जाये ताकि उस क्षेत्र के लोगों को सुविधा मिल सके ।

चोरियो और झूटे क्लेमज के कारण रेलवेज को करोड़ों रुपयों का घाटा होता है । मैं ने देखा है कि रेलवे के लाइजं सम्बन्धित पार्टियों से मिल कर रेलवे प्रशासन को लूटने हैं । बहुत से लोगों का मामान सही समाप्त पहुँच जाता है, लेकिन बकम को तोड़ कर कनेम दाखिल कर दिया जाता है । जब कनेम आता है, तो रेलवे का एडवोकेट कान-सीड करता है, और कहता है कि कैसे लडना वाजिब नहीं है । मेरा सुझाव है कि रेलवे लायजं का एक पैल बनाया जाये, उन लोगों के काम को समय समय पर रीव्यू किया जाये और आवश्यकता पडने पर उम पैल में परिवर्तन किये जायें ।

आप जानते है कि हमारे देश में जमी-दारिया बहुत पहले खत्म हो गई हैं । लेकिन रेलवे में ए० एच० व्हीलर की जमींदारी अभी

तक बरकरार है । आज हर एक स्टेशन पर व्हीलर साहब की दुकान मिलेगी । हमारे देश में अनएम्पलायड लोगों को कमी नहीं है । मेरा सुझाव है कि ये दुकानें उन लोगों को दी जायें, ताकि वे उनको सही तरीके से चला सके । हम में रेलवे को भी मुनाफा होगा और उन लोगों को भी रोजगार मिल जायेगा । मैं नहीं जानता कि ए० एच० व्हीलर का प्रशासन से क्या सम्बन्ध है, लेकिन हम देखते है कि मंत्री महोदय के चाहने पर भी उसको नहीं हटाया जा सका है । यह आवश्यक है कि उस को हटा कर लोकल अनएम्पलायड लोगों को दुकानें दी जायें ।

रेलवे में इकानोमी बरतने की बात कही जाती है । लेकिन दूसरी तरफ रेलवे सैनूज को इस्पेक्शन कैरिज का नाम दे कर उन में रेलवे के अधिकारी यात्रा करते हैं । वे सैनूज एयर-कण्डीशण्ड होते हैं । एक जी० एम० स्पेशल भी चलता है, जिस में इतनी अधिक सुविधायें होती हैं, जो प्रैजिडेंट स्पेशल में भी नहीं उपलब्ध होती हैं, मंत्री का तो कोई सवाल ही नहीं है । सारे डिपार्ट-मेंटल हैड इन सैनूज में एयर-कण्डीशन में यात्रा करते हैं, जिन को इस्पेक्शन कैरिज का नाम दे दिया गया है । इसलिए हम चाहते हैं कि इन सैनूज को बन्द किया जाये । जो अधिकारी इस्पेक्शन पर जायें, वे जनरल क्लास में यात्रा कर सकते हैं ।

मैं श्री हनुमन्तैया को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने टाइमिंग को काफी इम्प्रूव किया था । उन्होंने कहा था कि जब कोई गाड़ी देर से चलेगी, तो हम ऊपर के अधिकारियों को उस के लिए जवाबदेह समझेंगे । लेकिन मुझे खेद है कि उन्होंने इस सदन में उत्तर और दक्षिण का सवाल उठाया । वास्तव में सरकार की नीति यह है कि देश में रिजनल इम्वेन्सिज को दूर किया जाये । सभी जानने हैं कि बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश कितने पिछड़े ए क्षेत्र हैं । इसलिए अगर उन

को एक स्पष्टतः तरीके से टूट नहीं किया जायेगा, तो उनका पिछड़ापन दूर नहीं होगा। इसलिए सरकार को अपनी इस नीति पर कायम रहना चाहिए कि रिजलल इम्बैलेसिड को दूर किया जाये और पिछड़े इलाकों की ओर विशेष ध्यान दिया जाये, और उस को इस सम्बन्ध में किसी के बहवावे में नहीं आना चाहिए।

रेलवे की मजदूर नीति डिफिक्टिव है। सरकार की ओर से बार बार कहा जाता है कि एक इंडस्ट्री में एक यूनियन होनी चाहिए। रेलवे में दो रेकग्नाइज्ड फेडरेशन है। एक के रिप्रेजेंटेटिव्स ने स्ट्राइक काल दिया और दूसरे के प्रतिनिधियों ने कहा कि स्ट्राइक नहीं होनी चाहिए। जिन्होंने स्ट्राइक काल दिया, उन के फालोअप तो स्ट्राइक पर गये ही, लेकिन जो स्ट्राइक के विरुद्ध थे उन के फालोअप भी स्ट्राइक पर चले गये जिम के कारण स्ट्राइक बहुत बड़े पैमाने पर हुई। उस लिए उन दोनों फेडरेशन्स का सामनिक रिप्रेजेंटेटिव कंवेक्टर नहीं है। इसलिए सरकार को एक इंडस्ट्री में एक यूनियन की अपनी नीति के अनुसार रेलवे में भी केवल एक ही यूनियन बनाने का प्रयास करना चाहिए।

आज रात की यात्रा बहुत अच्छेफ हो गई है। कोई भी भला आदमी अपने परिवार को ले कर रात को रेल में यात्रा नहीं कर सकता है। दिन में पटना तक तो हम पहुंच जाते हैं, लेकिन बरौनी के आगे उत्तर-पूर्व के क्षेत्र की हालत बहुत खराब है। इस लिए जो गाड़िया रात भर चलती है उन के साथ एसकार्ट का प्रबन्ध किया जाये।

हमारे एक दोस्त ने, जो हिमाचल प्रदेश से आते हैं, नगल-तलवाडा लाइन की मांग की है, जिस का उद्घाटन ललित नाबू ने 22 दिसम्बर, 1974 को किया था, और जिस को चार साल में पूरा करने की घोषणा की गई थी। पिछले युद्धों में हिमाचल

प्रदेश के लोगो ने सेना में बड़ी बहादुरी दिखाई है और बहुत कुर्बानियां दी है। प्रदेश सरकार ने इस लाइन के लिए जमीन दी है। हम चाहते हैं कि इस लाइन को जल्दी से जल्दी पूरा किया जाये।

श्री भागीरथ भंडार (झाबुआ)
सभापति महोदय, रेलवे की मांगों पर बोलते हुए मैं मंत्रों में पहले अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं के बारे में कहना चाहूंगा।

हर वर्ष जब रेलवे का बजट पेश किया जाता है, तो ये आश्वासन दिये जाते हैं कि जिन पिछड़े हुए क्षेत्रों में रेलवे लाइनें नहीं हैं, वहां रेलवे लाइनें बिछाने की योजना बनाई जायेगी। लेकिन उन आश्वासनों को कभी कार्यान्वित नहीं किया जाता है और पिछड़े हुए क्षेत्रों में रेलवे लाइनें नहीं डाली जाती हैं। जहां पहले से ही रेलवे लाइनें हैं, उन का विकास और सुधार किया जाता है और उन में और अधिक साधन जुटाये जाते हैं, लेकिन पिछड़े हुए क्षेत्रों की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। अगर सरकार ने देश में समुचित विकास करना है, तो उसे पहाड़ी आदिवासी और पिछड़े हुए क्षेत्रों में रेलवे लाइनें डालनी चाहिए।

मैं जिस क्षेत्र में आता हूँ, वह सब से बड़ा आदिवासी क्षेत्र है। मेरी वांछित-एन्मी झाबुआ, मध्य प्रदेश है, जहां रेलवे लाइनों का बिल्कुल अभाव है, जिम के कारण वहां न कोई उद्योग स्थापित हो सकता है और न वहां के लोगो के विकास के लिए कोई भी काम हो सकता है। इसलि मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वह हमारे पिछड़े हुए क्षेत्र की ओर ध्यान दें। वहां रतलाम-वासवाडा बाया सेलाना रेलवे लाइन और दोहद-झाबुआ-इन्दौर रेलवे लाइन का सर्वे हो चुका है। उन के बारे में आश्वासन मिलते रहे हैं, लेकिन कोई कार्यवाही नहीं की गई है। बडीदा-अलीराजपुर-घार-इन्दौर

रेलवे लाइन के लिए लोगों ने माग की है। मैंने भी हर अधिवेशन में इस महत्वपूर्ण लाइन के निर्माण के लिए माग की है। अगर इस लाइन का सखे करा के उम के निर्माण को हाथ में लिया जाये, तो आदिवासी क्षेत्रों का काफी विकास होगा, जिन में गुजरात, मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र के भी हिस्से हैं। इस रेलवे लाइन के निर्माण से इन सभी पिछड़े हुए क्षेत्रों को लाभ पहुंचेगा।

यह बात हमेशा कही जाती है कि चूंकि रेलवे में घाटा होता है, इसलिए कई नई रेलवे लाइन नहीं डाली जायेंगी। कोई नया काम करने में घाटा हो सकता है। लेकिन रेलवे में जो चोरिया होनी है उन को रोकने में रेलवे प्रशासन बिल्कुल अममय रहा है। टिकट की भी चोरी होती है और माल की भी चोरी होती है। केवल लोग ही बिना टिकट यात्रा नहीं करते हैं बल्कि रेलवे के कर्मचारी और अधिकारी भी इस में सहायता करते हैं और नागरिक फायदा उठाते हैं। इसलिए यह आवश्यक है कि इन चोरियों को रोकने की कोशिश की जाये।

इन साल रेलवे में कोई नया टैरम नहीं लगाया गया है, इस के लिए मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूं। लेकिन मुझे ज्ञान है कि या तो सरकार पूरक बजट पेश कर के अनिश्चित धन की माग करेगी, या लोक सभा के अगले चुनाव को दृष्टि में रखते हुए इस बजट में कर नहीं बढ़ाये गये हैं।

मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि आप सुविधाओं की बात करते हैं। अलग अलग माननीय सदस्यों ने अपनी राय इस के बारे में रखी है। मैं यह कहना चाहता हू कि जो फ़र्स्ट क्लास में चलते हैं उनके लिए सुविधाएं हो सकती हैं, जो स्लीपर कोचों में चलते हैं, जिन का रिजर्वेशन होता है उन के लिए सुविधाएं हो सकती हैं। लेकिन आम

डिब्बों में जो लोग चलते हैं उनको कोई सुविधा नहीं है। शयनयान के लिए भी पाच रुपये दो या दस रुपये दो तो रिजर्वेशन मिल जाता है और आम डिब्बों में बैठने के लिए भी कुली लोग पैसा मांगते हैं कि हम सीट दिलवाते हैं, लाभो हम को पाच रुपये दो। तो वहा भी रिश्वत देनी पड़ती है। फिर डिब्बों में जाने के बाद पानी नहीं मिलेगा, पानी की टॉटिया गायब मिलेगी, बिजली बटा नहीं होगी, पखे नहीं होंगे, सफाई कोई नहीं होगी। सफाई का कहीं इंतजाम नहीं होता। बड़े बड़े स्टेशनों पर सफाई की व्यवस्था है वहा उसके लिए कर्मचारी रखे हुए हैं लेकिन वहा पर भी सफाई नहीं होती। इसलिए इस सम्बन्ध में भी मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिए और डिपार्टमेंट को इस और सतर्क रहना चाहिए।

पिछले दिनों रेलवे के अन्दर होने वाली चोरियों की बात आई। रेलवे में रेलवे सुरक्षा दल काम करता है रेलवे की तथा रेलवे की सम्पत्ति की सुरक्षा के लिए। लेकिन मुझे ऐसी शिकायतें मिली हैं कि रेलवे के अधिकारी चोरिया करवाते हैं और उम से फायदा उठाते हैं। इस का एक कारण मुझे यह मालूम पडा है कि जो रेलवे के अन्दर सुरक्षा दल के अधिकारी आने हैं वे प्रतिनियुक्ति, डेपुटेशन पर प्रांतीय पुलिस से या केन्द्रीय पुलिस से आई पी एस अफसर आते हैं। डेपुटेशन पर आने से वे बड़ा ठीक से काम नहीं करते और फिर वापस अपने अपने डिपार्टमेंट में चले जाते हैं। तो इस सम्बन्ध में भी ध्यान देना चाहिए क्योंकि जो आदमी बाहर से आता है उस को कोई परवाह नहीं होती और जो सुरक्षा दल के कर्मचारी वहां काम करते हैं उन के साथ उन का व्यवहार अच्छा नहीं होता। उन के साथ मिल कर वह रेलवे की सुरक्षा का काम नहीं कर सकते हैं। इस लिए इस सम्बन्ध में उन को ध्यान देना चाहिए और ऐसी बात है तो इस को खत्म करना चाहिए, रेलवे के लिए अलग फोर्स

बनानी चाहिए और उस से रेलवे की सुरक्षा का काम लेना चाहिए।

रेलो के समय पर न चलने से रेल के जो यात्री हैं उन को तो नुकसान होता ही है, इस के अलावा इस से यह भी देखा गया है कि रेलो को लैट ले जाते हैं तो उनका ओवर टाइम लगता है। इस तरह से वह भी जा कर रेलवे का नुकसान होता है, बजट में पैसा बढता है और उन को फालतू पैसा देना पडता है। तो रेलो के समय पर न चलने से यात्रियों को और डिपार्टमेंट को सब को नुकसान है और यह जानबूझ कर रखा जाता है। कभी कभी मैं ने देखा है 5 बज कर 5 मिनट टाइम रखा है गाडी के आने का क्योंकि उसमें उनको ओवर टाइम मिलता है। 5 बजे गाडी आएगी तो उन को ओवर टाइम नहीं मिलेगा, 5 बजकर 5 मिनट पर आएगी तो ओवर टाइम मिल जायगा। इस तरह का भी कुछ तरीका अख्तयार कर रखा है जिस से लोगों को पैसा कमाने का मौका मिले। इस तरह की जो बातें है उन को ध्यान से देखना चाहिए और इस सम्बन्ध में कुछ सोचना चाहिए।

एक बात मैं यह कहना चाहूंगा, जैसे और माननीय सदस्यो ने भी कहा है, रेलवे में हरिजन और आदिवासियों के रिजर्वेशन के बारे में और उन को नौकरिया देने के बारे में बड़ी धाधली चलती है। अभी तक दो परसेंट है प्रथम श्रेणी में और तीन परसेंट है तृतीय श्रेणी में। इस तरह से कुछ कोटा उन का उन्होंने पूरा किया है। वह हमेशा कह देते हैं कि बजट की कमी है इसलिए हम नहीं भर्ती नहीं कर पाते हैं और दूसरी तरफ रेलवे बोर्ड में या और बड़े बड़े पदों पर लोगों को भर्ती करते चले जाते हैं। यह तरीका अच्छा नहीं है। इस तरह ध्यान देना चाहिए। आज हरिजन और आदिवासियों को न नौकरी मिलती है न प्रमोशन मिलता है न जो उन का रिजर्वेशन कोटा है वह कोटा ही पूरा होता है। इसलिए इस

कोटे को पूरा करने की तरफ ध्यान देना चाहिए।

हड़ताल के समय कुछ कर्मचारियों ने जो सहानुभूतिपूर्वक काम किया मंत्री महोदय की ओर से और डिपार्टमेंट की ओर से उन्हें इस बात का आश्वासन दिया गया था कि उन के लडको, उन के परिवार वालों और उन के रिश्तेदारों को नौकरी देंगे, लेकिन वह आश्वासन भी पूरा नहीं किया गया उन के परिवार के लोग उस में लिए नहीं गए। इस के अलावा जिन लोगों ने हड़ताल में भाग लिया था, यह हमारा सबैधानिक अधिकार है, उस के मूताबिक उन्होंने काम किया था, लेकिन अभी भी उन में से कई लोग नौकरी से बाहर है, उन के बालबच्चे परेशान है। इसके ऊपर भी सहानुभूतिपूर्वक विचार करना चाहिए ताकि जो लोग बेकार हो गए है उन की परेशानी दूर हो सके।

एक बात मुझे अपने क्षेत्र की यह कहनी है कि हमारे यहा कुछ स्टेशन ऐसे है जहा फर्स्ट क्लास और सेक्ण्ड क्लास के बेटिंग हाल तो बने हुए है लेकिन उन में लैट्रिन और बाथरूम नहीं है। मेघनगर, उदयगढ और वामनिया स्टेशनों पर यह हालत है। वहा प्रथम श्रेणी और द्वितीय श्रेणी के बेटिंग हालो में बाथरूम और लैट्रिन्स बनवाने की व्यवस्था की जानी चाहिए। इस के अलावा रेलवे स्टेशनों पर ओवर ब्रिज भी नहीं है। उन को बनवाने की व्यवस्था भी होनी चाहिए। ये छोटे छोटे काम है जिनसे जनता को सुविधा हो सकती है। इतने लम्बे समय तक ये छोटे छोटे काम रह ज ये वह कोई अच्छी बात नहीं है।

एक बात और कहनी है। यहा से कुछ गाडिया ऐसी चलती हैं जिन के छूटने का समय बिल्कुल ऐसा होता है कि जिस में पूरा दिन

खराब हो जाता है। जैसे यहाँ से 26 अप्रैल-नक्स बम्बई के लिए जाती है। वह पहले 4-40 पर जाती थी अब 4-20 उसके छूटने का टाइम कर दिया गया है। उस के लिए हमें यहाँ हाउस से उठ कर जाना पड़ता है और हमारा ही सबाल नहीं है, कई लोग जो दिल्ली में कोई काम करते हैं, बम्बई जाना चाहते हैं तो उन ११ भी सारा दिन खराब जाता है। इसलिए वह बहुत जरूरी है कि उस का टाइम आप पांच बजे कर दीजिए, साढ़े पांच बजे कर दीजिए या 6 बजे कर दीजिए। बम्बई अगर वह पांच के बजाय 6 बजे भी पहुंचती है तो कोई फंफू नहीं पड़ेगा। वहाँ से आगे की गाड़ी के लिए उस का कोई महत्व नहीं है। यह बहुत से लोगों की मांग है कि हम लोग यहाँ से जायें तो पूरे दिन का काम करके जायें। इसलिए आगे जो टाइम चेज होने वाला है उस में आप इस का ध्यान रखें और इसको उस में चेज कर दें तो बड़ी सहूलियत होगी।

इन शब्दों के साथ मैं पुनः अपने क्षेत्र की बातों के बारे में कहना चाहूंगा कि मध्य प्रदेश में आदिवासी क्षेत्रों में जहाँ रेलों का अभाव है वहाँ रेलों की व्यवस्था करें।

श्री स्वामी ब्रह्मानन्द जी (हमीरपुर) मैं रेल की मांगों का समर्थन करता हूँ और अपने मंत्रियों से आशा करता हूँ कि जो हमारे पक्ष और विपक्ष के लोगों ने सुझाव दिए हैं उनका वह ईमानदारी से पालन करेंगे, उस के ऊपर कार्यवाही करेंगे।

पिछड़े इलाकों में रेल नहीं है। उस के लिए एक बात ही सकती है कि रेल मंत्री और सारे एम पी बैठ जायें, सारे हिन्दुस्तान का नक्शा सामने रखें और उस नक्शे के अन्दर देखें कि कहा कहा रेल नहीं है, जहाँ जरूरत है, जहाँ सामान है, लकड़ी है, कोयला है ढोने को, वहाँ रेल लाईन लगाई जाय। एक तरीका तो यह है कि नक्शा ले कर बैठें और सारे

पिछड़े इलाके को महत्व दें। उस में हमारे पराशर आ जाएंगे हियाचल प्रदेश के, हमारे वाजपेयी जी भी आ जाएंगे ग्वालियर के, मेरा भी हिस्सा आ जायगा बुन्देलखण्ड का और भ्रासाम भी आ जायगा। सारे जितने पिछड़े इलाके हैं वह आ जाएंगे। अगर ऐसा नहीं हो सके तो दूसरा मुझाव है जो होता रहता है कि तीन महीने में रेल मंत्री बदल दिए जाय। एक बना दिया जाय भ्रासाम का। तीन महीने के अन्दर वह अपना भ्रासाम का काम कर ले। इसी तरह से हर पिछड़े इलाके के मंत्री बनाए जायें। दूसरा रास्ता यह है। लेकिन ईमानदारी का रास्ता तो यह है कि जो मंत्री है वह हर पार्टी का मंत्री है, पूरे देश का मंत्री है, ईमानदारी से जहाँ जरूरत है वहाँ वह करे। पर यह नहीं हो पाता। क्यों नहीं हो पाता कि हमारे यहाँ कुनवापरस्ती है। कितनी कुनवापरस्ती है कि मेरा लडका, मेरी बह, मेरा सारा घर किसी ँचे पद पर चला जाय। और दूसरी चीज, जाति-परस्ती है। एक कौम का आदमी बैठ गया तो वह अपनी कौम के आदमी भरना शुरू कर देता है। यहाँ कभी आती है। भ्रष्टाचार इसी से होता है। कोई जापान का आदमी नहीं है भ्रष्टाचार करने वाला। हमारा ही आदमी करता है। किसी का रिश्तेदार है, किसी का नातेदार है, उस को वह सजा नहीं दे पाता।

रेले आम जनता के प्रयोग की चीज है, फिर क्यों घाटा होता है? मैं तो एक सुझाव आप के सामने रखता हूँ—फर्स्ट क्लास का खर्च कर दीजिए, सिर्फ एक ही क्लास हो, चाहे एम० पी० जायें, चाहे मिनिस्टर जायें या अधिकारी जायें। जब मेरे जैसा आदमी फर्स्ट क्लास में जाता है तो बड़ी लज्जा आती है, जो 12 साल तक पैदल धूमा हो, किसी सवारी में न बैठा हो, वह फर्स्ट क्लास में जायें और बाकी तमाम जाने वाले लगे लटकते हुए जायें—यह बड़े शर्म की बात है। इस लिए मैं चाहता हूँ कि सब के लिए एक ही क्लास हो।

यह पूँजीवादी युग है, रुपयेवालों का युग है—सब चीजें रुपयेवालों के लिए हैं। अदालतें

रूपयेवालों की है, हाई कोर्ट रूपयेवालों का है, सुप्रीम कोर्ट रूपयेवालों का है—बतलाइये, किस गरीब का फंसला ये लोग करते हैं, गरीब तो वहां पहुंच ही नहीं पाता। एक मुट्ठी भर चना उखाडता है तो वह जेल भेजा जाता है, लेकिन जो बड़े बड़े अधिकारी हैं, जो फस्ट क्लास में बिना टिकट बैठते हैं, वे कुछ भी करे उन का कुछ नहीं होता है। आज इस देश में ईमानदारी बड़ी मुश्किल से दिखाई दी है। जब तक इस देश में सारी चीजों का राष्ट्रीयकरण नहीं होगा, तब तक इस देश का कल्याण होने वाला नहीं है। इस देश में रुपया बहुत पड़ा हुआ है, रुपये की कमी नहीं है—पिछले दिनों जब हमारे श्री गणेश वित्त मंत्री थे, रोज कम में कम एक-दो करोड़ रुपया निकालते थे, वह स्कॉम अब कहा गई? रोज यह रुपया निकल सकता है, सारे काम हो सकते हैं, लेकिन कैसे हो? आज सब तरफ अपनी जानि को बचाया जाता है, अपने कुन्बे को बचाया जाता है। यदि किसी मंत्री का लडका फसता है या किसी अधिकारी का लडका फसता है तो दबाव आता है और उम का कुछ भी नहीं बिगडता। इसलिए अगर ईमानदारी से काम करे तो हमारे देश में बहुत जमीन है, बहुत रुपया है, बहुत सोना है, हीरो की खदानें हैं, कोई कमी नहीं है। लेकिन होता क्या है—जो मंत्री बने, उन के यहाँ नहरे पहुंच जाती है, जरूरत हो या न हो, लेकिन उन के यहाँ सब काम हो जाता है। मैं उदाहरण दे सकता हूँ। उत्तर प्रदेश में जो मुख्य मंत्री बने उन के यहाँ नलकूप पहले लग गये, किसी के यहाँ हज़ार लग गये, किसी के यहाँ 700 लग गये। मेरे पास इस का ब्यौरा है। लेकिन जो बेचारे मुख्य मंत्री नहीं बने, उन के यहाँ कुछ नहीं हुआ। मेरे यहाँ भी इन्दिरा जी के ध्यान देने से 10-12 नलकूप लगे हैं।

मैं तो बिलकुल सीधी-सीधी बात कह रहा हूँ—रेलवे बहुत बड़ा विभाग है, इस में घाटा नहीं होना चाहिए। आज बहुत से

मेम्बरों ने कहा है कि उन की बात कोई नहीं सुनता है, यहाँ तक कि मंत्रियों की बात भी कोई नहीं सुनता है—सब जगह सरकारी नौकरो का राज है। जो नीचे से लिख कर आ जाता है, उस पर मंत्री की मोहर लग जाती है। यह हमारी राज्य सभा क्या है—यतीमखाना बना रखा है। कहीं कोई चुनाव हार के जाता है, तो चाहे किसी भी पार्टी का आदमी हो, वह राज्य सभा में आ जाता है। आप बतलाइये—जो विद्वान हैं, जो योग्य हैं—क्या उन को वहाँ रखा गया है? क्या किसी बर्ग का आदमी वहाँ रखा गया है। मैं तो यहाँ तक कहता हूँ—या तो राष्ट्रपति का कुछ अधिकार होना चाहिए, देश की हालत खराब है, उस में वह कुछ कर सके, लेकिन अगर अधिकार नहीं है तो इतना बड़ा खर्चा क्यों किया जाता है, राष्ट्रपति की कोई जरूरत नहीं है, राष्ट्रपति भवन में अस्पताल खोल दीजिए। जब प्रधान मंत्री सब काम को करती हैं तो वही देखें। आज इन्दिरा जी की हुकूमत है—लेकिन 10 कसाई, वहाँ एक कौन बसाई। वह तो सुबह चार बजे से उठ कर काम करती है, हम को उन पर गर्व होता है। एक लाख बन्दूकधारियों ने जिस की हुकूमत के सामने हथियार डाल दिए, बतलाइये, किस देश में ऐसा प्रधान मंत्री हुआ है।

मुझे न कोई मिनिस्ट्री चाहिए, न कोई चीज चाहिए—मैं किसी की चापलूसी नहीं करता हूँ, लेकिन इन्दिरा जी को कह देना चाहता हूँ—आप पडित लोगों से दब जाती हैं। जाति-पाती वालों को क्यों रखा हुआ है। इस देश का भला तब होगा जब यहाँ न कोई सम्प्रदाय होगा और न जाति होगी। सारे प्राणी एक हैं, आत्मा के बस में हैं। जैसे हम को सुई चुभने से दर्द होता है, वैसे सब को होता है। जैसे हम को शककर मीठी लगती है, वैसे सब को लगती है, अगर हम को फ्रस्ट क्लास भ्रच्छा लगता है तो सब को भ्रच्छा लगता है—यह सब तब ही होना जब

सारे देश की सम्पत्ति का राष्ट्रीयकरण होगा। ये जो बड़े बड़े नेता हैं, अधिकारी हैं—इन को अमरीका से रुपया आता है। दुनिया-वारी की बातें करते हैं, लेकिन राष्ट्रीयकरण से शबरारते हैं। या तो सब इतने ईमानदार हों कि सब को खिला कर खाये या सारी सम्पत्ति सरकार ले ले और देश के काम में लगाये। अंग्रेजों के जमाने में रेलों से आमदनी होती थी—इसका मतलब है कि हमारा जमाना बेईमान है। अंग्रेजों का जमाना अच्छा था—यह कहने में मुझे लज्जा आती है। जब हमारा राज है तो हमारे यहाँ आमदनी नहीं होती है, इसलिए कि हमारे यहाँ बेईमानी है हमारे यहाँ गुण्डागर्दी होती है डकेतिया पड़ती है। रेलों में ये सारी बातें क्यों हैं? इसलिए कि जो गद्दी पर बैठ जाता है वह किसी की नहीं सुनता। वह समझता है कि सब कुछ मैं हूँ—जो मैं चाहूँ वह करूँगा। जैसे रावण की गद्दी पर विभीषण बैठे, सब कुछ भूल गया। जो ऊट पर बैठेगा, वह हिलेगा ही, वैसे ही जो गद्दी पर बैठेगा वह बदमाशी करेगा। ऐसा लोग कहते हैं, इसलिए मैं कहता हूँ कि ऊट पर क्यों चढ़ने हो, घोड़े पर चढ़ो, हवाई जहाज पर चढ़ो, गाड़ी में चढ़ो, इस विधान को बदलो। यह किसी देवता का बनाया हुआ नहीं है इस को आदमियों ने बनाया है। लेकिन उम वक्त चन्द आदमियों ने इस को बनाया था जो जनता के चुने हुए लोग नहीं थे। हम धर्म-कर्म की बातें करते हैं—क्या धर्म-कर्म है। एक मेहतर इन धर्म के नेताओं के घर के बाहर फकी हुई जूठी पत्तले खाता है—यह क्या धर्म है? इसलिए मैं कहता हूँ कि पाखण्डियों को खत्म कर के एक नया विधान बनाना चाहिए। मैं सब से कहता हूँ, पार्लियामेंट के मेम्बरो को भी कहता हूँ, सब पार्टियों के मेम्बरो से कहता हूँ—अगर मैं गलत बोलता हूँ तो जनता मुझे गिरा देगी।

इन शब्दों के साथ मैं भगवान से प्रार्थना करता हूँ कि मेरे रेल मंत्री को भगवान अच्छी वृद्धि दें ताकि वे अच्छा काम कर सकें।

श्री मधु लिनये (वाका) : सभापति महोदय, रेलवे बजट पर जब साधारण बहस हुई थी, उस समय मैं उस में भाग लेना चाहता था, लेकिन किसी कारणवश नहीं बोल सका। सबसे पहले तो मैं एक सवाल उठाना चाहता हूँ कि जो पुराना रेलवे कानून है, जिस में जपरिवर्तन करने के बारे में मंत्री महोदय के द्वारा समय-समय पर आश्वासन दिये गये हैं उम के बारे में कोई उल्लेख मंत्री महोदय के भाषण में नहीं था। कम से कम जब इस बहस का जवाब मंत्री महोदय दे तो रेलवे कानून में परिवर्तन करने के बारे में वे क्या कदम उठा रहे हैं, उस की जानकारी भी मदन को अवश्य दें। मब में महत्वपूर्ण परिवर्तन उस में मैं यह चाहता हूँ कि वर्तमान कानून के अनुसार अगर मंत्री महोदय इतने बड़े पैमाने पर किराये में वृद्धि करते हैं जिस से 250 करोड़ रु० की आमदनी सरकार को हो जाती है उम के लिए भी इस सदन की मान्यता लेना आवश्यक नहीं है। पिछली बार मैं ने यह सवाल उठाया था और भूतपूर्व रेल मंत्री ने आश्वासन दिया था कि हम इस कानून में परिवर्तन करेंगे। जिम तरह माध्याह्न बजट के लिये वह जरूरी हो जाता है कि जो कर् सम्बन्धी सरकार से सुझाव आते हैं किन विभाग के द्वारा सदन के सामने रखे जाते हैं और सदन की स्वीकृति मिलने के बाद ही वह स्थायी बनाये जाते हैं। लेकिन रेल के बारे में इस तरह का कोई प्रावधान नहीं है। इसलिए मंत्री महोदय में कहना चाहता हूँ कि आधुनिक उग से इस कानून में परिवर्तन करने के बारे में वह सोचें।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस साल के रेलवे बजट से पता चलता है कि रेल का खर्चा बढ़ता चला जा रहा है। लेकिन रेलवे की जो आमदनी है किराये वृद्धि के बावजूद, उस में इजाफा नहीं हो पाया है। विगत दो सालों के आकड़े हैं हम लोग देखें जहाँ 1972-73 में 1,162 करोड़ रु० की

भाय पी, 1973-74 में उस के मुकाबले रेलवे की भाय घटी है और वह 1,138 करोड़ रु० रह गई है। खर्चों में जहां पहले 998 करोड़ रु० का खर्चा था 1972-73 में, वहां 1973-74 में वह खर्चा बढ़ कर 1,082 करोड़ रु० हो गया। और जहां तक नैट रेवेन्यू का सवाल है पहले 164 करोड़ रु० था, अब 55 करोड़ रु० रह गया है। एक महत्वपूर्ण कारण इस का यह है कि रेलवे के द्वारा जो माल ढोया जाता है उस में अनाज और कोयला यह दो महत्वपूर्ण चीजें हैं। लेकिन ब्यापारिक दृष्टि से इस के लिए जो किराया होना चाहिए वह किराया रेल मंत्रालय चार्ज नहीं करता है। कम करता है। और उस से रेलवे को बहुत घाटा होता है। बात की जाती है सामाजिक जिम्मेदारी की। लेकिन मैं जानना चाहता हूँ कि इस का बोझ केवल रेल मजदूरों के ऊपर और रेलवे के ऊपर क्यों डाला जाय? अगर सरकार कोयले के दाम को घटाने के लिए सब्सिडी देना चाहती है, अनाज के दामों को, खास करके जो राशन का अनाज है, उस के दामों को अगर वह कम करना चाहती है तो खुलकर सब्सिडी का प्रावधान करे। इस तरह एक व्यापारिक सस्था के ऊपर सामाजिक जिम्मेदारी के नाम पर यह बोझ डालना कहा तक उचित है? इसके बारे में मेरे मन में सदेह है। इसलिए सरकार के साथ रेल मंत्रालय अब इस के बारे में सीधी बातचीत करे और सब्सिडी जो आज रेलवे के ऊपर लादी गई है उस के लिए प्रावधान साधारण बजट में किया जाय।

रेलवे में घाटा होने के बहुत सारे कारण हैं। एक कारण सब से बड़ा चोरी का है। मैं आज मंत्री महोदय का ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूँ कि देश में जितने लोको शिड्स हैं उन में कोयले की इतने बड़े पैमाने पर चोरी होती है कि आसपास के इलाके में ईंधन के तौर पर जो कोयला इस्तेमाल में लाया जाता है तकरीबन 99 फीसदी लोको शिड्स से घाटा है और उसमें रेल के अधि-

कारियों से मिल कर आसपास के व्यापारी और छोटे लोग, इन सभी लोगों का इसका ह्रास रहता है। और जब आप निरंतर किराये वृद्धि की बात करते हैं तो क्या आपका यह दायित्व नहीं है कि कोयले की जो बड़े पैमाने पर चोरी होती है उस को रोकने का प्रयास करें? आप का जो आर० पी० एफ० है इस के बारे में अपने दायित्व को निभाने की बात तो छोड़ दीजिए लेकिन यह चोरियों को संगठित करने का काम एक माने में आर० पी० एफ० अधिकांशियों की मदद से करता है। तो इस चोरी को रोकने के बारे में दृढ़ता के साथ कुछ कदम उठाये जाय।

आप की ईयर बुक में यह भी कहा गया है कि ताम्बे के तार को चोरी होती है। आपने रिपोर्ट में कहा है कि :

“One major problem experience” by the railways in the busy electrified sections is regarding thefts of over-head copper wire and the consequent interruption of services.”

तो इस से दो नुकसान होते हैं। एक तो सामान की चोरी होती है और दूसरे मेवाओं में भी व्यवधान आ जाता है। आप की जानकारी के लिए मैं कहना चाहता हूँ कि बहुत संगठित ढंग से यह चोरियां की जाती हैं। और रेलवे से जो ताम्बा चुराया जाता है उस के ऊपर कई बड़े-बड़े लोगो के कारखाने चल रहे हैं। जमालपुर में भी इसी तरह का एक कारखाना रेलवे वंश, प का बगल में चलता है। इन चोरों के मैंने नाम भी दे दिए। इन चोरों के द्वारा केवल रेलवे का सामान चुराने का काम ही नहीं होता बल्कि काउन्टरपीट करेन्सी को भी परिचालित करने का काम इन लोगों के द्वारा किया जा रहा है। लेकिन चूकि कुछ बड़े लोग इन लोगों को प्रश्रय देते हैं इसलिए इन के खिलाफ सख्त कार्यवाही नहीं हो पाती है। तो मैं आज रेल मंत्री जी से और आप की मार्कत प्रधान मंत्री जी से कहूंगा कि मैंने 7, 8 महीने पहले जो जानकारी, आप को नहीं क्योंकि यह मामला केवल रेलवे

का ही नहीं था बल्कि काउण्टरफीट करेन्सी का भी था, प्रधान मंत्री जी को दी थी जिन के जवाब से हमारे संदेह की पुष्टि हो गई है, उन्होंने मेरे पास यह संदेश जरूर भेजा है, कि वह अनडिक्वायरेबिल लोग हैं और उन के ऊपर कार्यवाही की जा रही है। तो मैं जानना चाहता हूँ कि इतना समय क्यों लगता है। अब आप पूछेंगे कि मैं आरोप लगाता हूँ लेकिन मैंने निश्चित रूप से 8 महीने पहले कहा था कि कुछ बड़े लोगों का, जिन का सम्बन्ध आप की सरकार और बिहार सरकार से है, इस में हाथ है और वह इन चोरो की मदद करते हैं। मैं चाहूँगा कि जमालपुर में आप का कोई सेक्योरिटी विभाग होगा आप उस के जरिए जांच पड़ताल कीजिए। सभी वर्कशापस के बारे में यह हो रहा है। तो यह चोरी का मामला बहुत गम्भीर है।

कुछ दिन पहले यहाँ बैंगन की लूट का सवाल आया और उस समय मैंने जो बात कही थी मैं अपेक्षा करता था कि मंत्री महोदय उस का स्पष्ट उत्तर देंगे। गुझडी और गुरपा, केवल कोडरमा नहीं, में छाप पडा था सामान और कागजात जब्त किये गये हैं और उस के बारे में जानकारी देना आप का कर्तव्य था। लेकिन आप राज्य सभा में जा कर यह वक्तव्य देते हैं यह 6 मार्च का वक्तव्य है आप के कौशल की तो मैं तारीफ करता हूँ आप क्या कहते हैं कि

"I would like to categorically state that in this particular case at Kodarma no Minister of the Bihar Government and no Congress Member of Parliament or any other person is involved."

शब्दों को बहुत धूर्तता के साथ आपने चुना है। गया से ले कर गमोह तक जितने ये बोरियों के मामले हैं इनकी आप पूरी जांच करें। क्या इस तरह की जानकारी आपको नहीं मिली है? मैं आशा करता हूँ कि अपने जवाबी भाषण में आप इन बातों का खुलासा

करेंगे। केवल कम्युनिस्ट पार्टी के चन्द्रसेखर सिंह को पकड़ कर आप बरी न हो जाएं। आपने तो उनको सस्पेंड कर दिया है लेकिन ये चुप्पी साधे हुए हैं।

कभी कभी रेल कर्मचारियों से मिल कर व्यापारी लोग फर्जी रसीद ले लेते हैं। कोई सामान चुराया नहीं जाता है। बाद में माल गायब हो गया है ऐसा कह कर क्लेम फाइल कर दिए जाते हैं जब कि माल गया ही नहीं होता तो गायब होने का सवाल ही पैदा नहीं होता है। करोड़ों रुपये के क्लेम इस तरह से रेलवे हर साल दे रही है। इस और भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

कर्मचारियों के मामलों पर अब मैं आता हूँ, कर्मचारियों के मामलों के हाई कोर्ट तक में फैसले हो जाते हैं, मजदूरों के हक में हो जाते हैं लेकिन फिर भी आप उन मामलों को लटकाए रखते हैं, सुप्रीम कोर्ट में उनको ले जाते हैं? क्या आपके पास इतना ज्यादा पैसा है? आप मजदूरों को लिटिगेशन में उलझा देते हैं। मैं चाहता हूँ कि सरकार को नीति सम्बन्धी घोषणा करनी चाहिए कि हाई कोर्ट में एक बार फैसला हो जाने के बाद मजदूरों को तग नहीं किया जाएगा और उनकी जो शिकायतें हैं उनको तत्काल दूर करने का प्रयास किया जाएगा।

मई में रेल हड़ताल हुई। उसके आपटर मेंथ अभी तक आप लोगो ने खत्म नहीं किए हैं। आपने हड़ताल के जमाने में कहा था कि इससे पहले रेलवे ने इतनी कार्य क्षमता पहले कभी नहीं दिखाई और हमने इतना माल डोया। इससे हम लोगो को लगा कि मर्था रेल कर्मचारियों को बरखास्त कर दिया जाएगा तो ज्यादा एफ्रीशेटली रेलें चलेंगी। लेकिन अब आप क्या कह रहे हैं। अपनी ईयर बुक में आपने स्वयं स्वीकार किया है :

"The ability of railways to carry the goods was also substantially re-

duced by the concatenation of employees' agitations and will-cat strikes."

उस समय तो आप टी वी और रेडियो के द्वारा दुनिया को बतलाते थे कि हड़ताल फेल हो गई और हम इतना माल ढोने का काम कर रहे हैं कि पहले कभी नहीं करते थे, लेकिन अब आप सच्चाई पर आ गए। मिनिस्टर साहब ने अपने भाषण में स्वयं यह वाक्य कहा है :

"I have directed the Zonal Railway Administrations to deal with all service matters speedily and sympathetically wherever employees are not charged with sabotage or violence."

आपने स्वयं कहा है कि नब्बे के आस-पास केसिस है। आप पहले जानकारी नहीं दे रहे थे। छ महीने के बाद भी आपको पता नहीं था, ऐसा आप दिखाते थे। लेकिन सारी जानकारी आपके पास थी। नब्बे केसिस सेवोटाज और वायोलेस के थे। मैं पूछना चाहता हूँ कि बाकी लोगों को काम पर क्यों नहीं लिया गया है। मैं एक एक केस की चर्चा ही करना चाहता हूँ लेकिन जिन पर सेवोटाज और वायोलेस के चार्ज नहीं है क्या उन लोगों को भी आप अभी तक काम पर वापिस लेने के लिए तैयार नहीं है। जिन्होंने सेवोटाज किया है उनको भ्रगर भ्रदालत सजा देती है तो आप कार्रवाई करेंगे लेकिन भ्रगर भ्रदालत में बे बरी हो जाते हैं तो आपको उनके खिलाफ भी कोई कार्रवाई नहीं करनी चाहिए। कर्मचारियों के साथ जो अन्याय हुआ है उसको आप दूर करें और भाल इडिया रेलवेज मेज़ फेड्रेशन तथा एन सी सी आर एस तथा दूसरे जो संगठन हैं उनको आप बुलाएँ और जो बातचीत का सिलसिला एक मई को आपके एकशन की वजह से टूट गया था उसको आप दुबारा चालू करें। केशव देव मालवीय जी बैठे हुए हैं। ये बड़ी सहानुभूति दिखाते

थे। आपने क्या कहा था? कहा था कि बीच बचाव और मध्यस्थता करूँगा; लेकिन आप नहीं कर रहे हैं इसका हमें बहुत अफसोस है। मैं कहूँगा कि कर्मचारियों के खिलाफ जो अन्याय हुआ है उसको आप समाप्त करें।

ऊर्जा नीति के बारे में, ईंधन नीति के बारे में अब मैं कुछ कहना चाहता हूँ। आप ने स्वयं कहा है कि डीजल और बिजली की शक्ति आप के इजन से डबल से अधिक होती है। इसका मतलब यह है कि आप धीरे धीरे आप वाले इजनों को बदलना चाहते हैं। लेकिन इस बीच में यह तेल का भ्रडगा आ गया। पहले जो डीजलाइजेशन की नीति थी उसके ऊपर आपको पुनर्विचार करना चाहिए और कोयला चूँकि यहाँ पर है उस के बारे में आपको सोचना चाहिए। अब आप स्वयं कहते हैं कि तीन कैंटिड पावर हाउसिस का आपका विचार था? लेकिन आप क्या कर रहे हैं। हालाँकि 1972-73 में 3280 दफा इटरप्लान हुए और 1973-74 में 1013 दफा व्यवधान पडा बिजली की सप्लाई में फिर भी आप योजना कमी बना रहे हैं? आप स्वयं स्वीकार करते हैं

"No specific provision has, however, been made in the Fifth Plan as yet for these captive power houses which are now estimated to cost Rs. 370 crores".

इसके बारे में टालमटोल की नीति अपनाएँ तो यह जो निर्माण का खर्चा है यह तो बढ़ना ही चला जाएगा। इसलिए ऊर्जा के बारे में, ईंधन के बारे में भी आप कोई लम्बान की नीति अपनाएँ और मेरी आप से यह दरखास्त है कि आप डीजलाइजेशन के ऊपर ज्यादा जोर न दें। केशव देव मालवीय

श्री के कार्य कलापों को देख कर आप ग्लान ब्रवाए । अगर इनको सफलता मिलेगी तो आप डीजलाइजेशन की तरफ जाएं वनों कोयले के हमारे जो साधन हैं, हाइड्रो इलेक्ट्रिसिटी के हमारे जो साधन है उन्हीं का इस्तेमाल करके आप विजलीकरण की ओर बढ़े ।

कुछ रेलवे प्राजैक्ट्स के बारे में एक दो मिनट कह कर मैं समाप्त करता हू । क्या मंत्री महोदय को रेलवे का मैं देख कर तकलीफ नहीं होती कि पूरे रेलवे सिस्टम में एक बहुत बड़ा गैप है मँगलोर और बम्बई के बीच में जहाँ कोई रेलगाड़ी नहीं है । रणनीति, आर्थिक तथा सुविधा की दृष्टि से क्या नायक साहब और हम लोगो को जोड़ने के लिए आप रेलवेलाइन का इतजाम नहीं करेंगे । 27 माल के बाद भी आपने इसके बारे में न ही सोचा है और न सोच रहे है । मैं चाहता हू कि इधर भी आपका ध्यान जाए ।

भागलपुर से बीसी तक एक ब्राच लाइन जाती है । मेरे चुनाव के समय श्री ललित नागयण मिश्र ने आश्वासन दिया था कि बीसी में इस रेल का विस्तार करके देवगढ और तुमका में इसको जोड़ा जाएगा । उसके बाद बार बार मैंने यहाँ मगल पूछे । आपने सर्वे भी कराया । लेकिन आपने आपने फलस्टाय लगा दिया है, आगे कोई गाड़ी नहीं बढ रही है । अब इसके लिए मैं इतजार करने के लिए तैयार नहीं हू कि कोई भागलपुर का सदस्य रेल मंत्री बने और उसके बाद यह रेलवे लाइन बने । मैं कमलापति जी में तथा कुरेशी जी से आशा करता हू कि इस छोटी सी ब्राच लाइन को वे बनवा देंगे ।

शरद यादव नहीं है इसलिए उनके पक्ष की एक अंतिम बात में आपके सामने रख देना चाहता हूँ । जबलपुर भारत का मध्य बिन्दु है, ज्याोग्रेफिकल सेंटर है। लेकिन आज जबलपुर भारत के हवाई नक्शे पर नहीं है । वह रेलवे के नक्शे में भी इस मानी में नहीं है कि जबलपुर को राजधानी से जोड़ने वाली

कोई मीथी ट्रेन नहीं है । इस लिए मंत्री महोदय मेहरबानी कर के आगे वाले कुछ ही दिनों में जबलपुर को दिल्ली से जोड़ने वाली एक मीथी ट्रेन चालू करे । पहले उनको प्रायोगिक तौर पर सप्ताह में दो दफा चलाया जाये, और फिर उस को बढ़ाते बढ़ाते प्रति-दिन चलाया जाये ।

गोहाटी में सप्ताह में तीन दफा चलती है । मेरी समझ में नहीं आता है कि जब इस मार्ग पर इतना ट्रैफिक है, तो उस को डेली ट्रेन बनाने में रेलवे प्रशासन को क्या दिक्कत है । मंत्री महोदय इस बात का खलामा करें ।

श्री नाथूराम ग्रहिवार (टीकमगढ) - मभापति महोदय, रेलवे की मार्गो का समर्थन करने हुए मैं कुछ सुझाव पेश करना चाहता हू ।

सभी माननीय सदस्यों ने इस बात पर जोर दिया है कि अगर देश के रेलवे के नक्शे को उठा कर देखा जाये, तो ऐसे बहुत से क्षेत्र मिलेंगे, जहाँ अभी तक रेलवे लाइन नहीं पहुँची है । अगर हम इन्टीरियर के क्षेत्रों में जायें तो वहाँ 70, 72 माल की उमर के बूढ़े-बूढ़िया कहते हैं कि रेलगाड़ी कभी होती है । जहाँ तक मेरे क्षेत्र बुन्देलखंड का प्रश्न है वहाँ पचस माल पहले राजाओं का राज्य था । 1947 के बाद वहाँ डक्यूयों का राज्य हो गया था । इस कारण वहाँ की जनता हमेशा पिमती रहती । अभी 1962 में वहाँ पर डाकुओं ने सरकार के सामने सरेन्डर किया है । मध्य प्रदेश सरकार ने बुन्देलखंड क्षेत्र में रेलों के विकास के लिए केन्द्रीय सरकार के पास प्रस्ताव भेजे हैं ।

उन में से एक प्रस्ताव यह है कि दिल्ली से बम्बई जाते हुए झामो के आगे ललितपुर से टीकमगढ, छतरपुर, खजुराहो और महोबा तक रेलवे लाइन बन जायें, तो उस से कलकत्ता के लिए मीथी रास्ता खल जाता है । जहाँ तक दूमरी ललित का सम्बन्ध है, इस समय जबलपुर से दमाह तक रेलवे लाइन है । अगर दमोह को टीकमगढ और छतरपुर की प्रस्तावित नई रेलवे लाइन से जोड़ दिया जाये, तो पूरा बुन्देलखंड का एरिया कवर हो जाता है ।

जब इस क्षेत्र की गरीबी को दूर करने के लिए वहाँ उद्योग स्थापित करने की बात कही जाती है, तो उद्योगपति कहते हैं कि वहाँ कोई रेलवे लाइन नहीं है। आवागमन के कोई साधन नहीं है, इस लिए वहाँ उद्योग कैसे खड़े किये जा सकते हैं। जब हम सरकार से वहाँ रेलवे लाइन बिछाने के लिए कहते हैं, तो सरकार की तरफ से कहा जाता है कि वहाँ कोई उद्योग नहीं है, इस लिए वहाँ कोई रेलवे लाइन नहीं बाली जा सकती है। प्रश्न यह है कि वहाँ की जनता का क्या कसूर है। सरकार वहाँ रेलवे लाइन नहीं डालना चाहती है, तो वहाँ उद्योग कैसे स्थापित हो, और वहाँ उद्योग इस लिए नहीं है कि वहाँ कोई रेलवे लाइन नहीं है।

अभी वहाँ मैंगाना की खदान निकली है। वहाँ पहाड़ में मैंगनीज का भंडार है। मैंने इस बारे में श्री मालवीय को चिट्ठी लिखी थी और एक सम्पल भेजा था, जिस को उन्होंने एग्जामिन करवाया है। उस से पता चलता है कि वहाँ 65 परसेंट मैंगनीज निकला है। उन्होंने मुझे लिखा है कि उस की पूरी लोकेशन भेजिये, ताकि हम बारे में आगे कार्यवाही की जाये।

वहाँ लकड़ी, गल्ला मछली और सब्जी भी पैदा होनी है। ये चीजे रेलवे के द्वारा बाहर भेजी जा सकती है और इस तरह उस क्षेत्र का विकास हो सकता है।

महोबा-खजुराहो रेलवे लाइन के सर्वे का आश्वासन दिया गया है। मेरा निवेदन है कि यह काम जल्दी चालू किया जाये, ताकि इस रेलवे लाइन का निर्माण होने के बाद ट्रिस्ट्स को सुविधा मिल सके।

झांसी और मानकपुर के बीच केवल एक पैसेंजर गाड़ी सुबह जाती और शाम को आती है। आप ताज्जुब करेगे कि ऐसा कोई दिन नहीं होता है, जब वह गाड़ी तीन चार घंटे खटे न हो। टीकमगढ़ जिले में करीब तीन चार

ती तालाब ऐसे हैं, जहाँ से मछली हावड़ा के लिए जाती है। वह मछली और हरी सब्जी पैसेंजर गाड़ियों में मानकपुर की भेजी जाती है। लेकिन वे गाड़ियाँ मानकपुर में तीन चार घंटे लेट पहुँचती हैं। इस से बम्बई से हावड़ा जाने वाली गाड़ियों का कनेक्शन टूट जाता है। ये पैसेंजर चीजे वहाँ पड़ी रहती हैं। मंत्री महोदय डिवाइजन-आफिस या मानकपुर जंक्शन से पता लगायें कि रेलवे विभाग को हर साल उन व्यापारियों को कितना कम्पेन्सेशन देना पड़ता है, जिन की चाजे सड़ जाती हैं। आखिर गाड़िया समय पर क्यों नहीं चलती है ?

अगर गाड़ी मानकपुर से लेट आती है, तो समझा जा सकता है कि गाड़ी काफी दूरी से आई है, इस लिए कुछ लेट हो सकती है। लेकिन झांसी से भी गाड़ी एक डेढ़ घंटा लेट स्टार्ट होती है और इस प्रकार तीन चार घंटे लेट हो जाती है। गाड़ी एक घंटा लेट क्यों चले ? परसों की बात है कि झांसी एक घंटा देर से चली। मैंने पूछा, तो बताया गया कि ड्राइवर साहब नहीं आये है, इंजिन ले कर आ रहे है। पता नहीं चलता है कि रेलवे में कोई प्रशासन है या नहीं। यह बड़े अफसोस की बात है। मानकपुर से गाड़ी झांसी आती है। ऐसा कोई दिन नहीं है, जब झांसी के आउट सिग्नल पर गाड़ी को न रोक दिया जाता हो। बेचारे पैसेंजर खड़े रहते हैं। सारी पैसेंजर गाड़िया निकल जाती और कनेक्शन टूट जाते है। इन कारणों से इस लाइन को हमारे यहाँ कगाल लाइन कहा जाता है। मंत्री महोदय कम से कम इस रेलवे लाइन में तो सुधार करने का प्रयास करे।

हम बराबर माग करते रहे है कि झांसी से बनारस के लिए एक एक्सप्रेस गाड़ी चला दी जाये। अब तो मंत्री महोदय भी बनारस के रहने वाले हैं। हो सकता है कि वह इस तीर्थ-स्थान को कुछ महत्व दे कर हमारे यहाँ के यात्रियों के लिए कुछ सुविधा दे दे। जब कभी यह सवाल उठाया गया, तो कहा जाता है कि ट्रेफिक नहीं है। इस बात का पता लगाया

यदि कि क्षासी से कानपुर के लिए कितने शीशों ने टिकट कटवाये। जब ट्रेन नहीं लायेंगे, तो ट्रेफिक कैसे मिल जायेगा? रेलवे अधिकारियों के पास यह नया-नुला जबाब है कि ट्रेफिक नहीं है। अगर गाडी चलाई जाये, तभी पता चलेगा कि ट्रेफिक कितना है। अगर गाड़ी नहीं है, तो ट्रेफिक की मात्रा का कैसे पता चल सकता है? वह तो कैसे ही है कि कहा जाये कि चाय पीने वाले नहीं है अगर चाय की दुकान हो, तो चाय पीने वाले भी आयेंगे। रेलवे प्रशासन गाड़ी चलाये, और फिर देखे कि यात्री मिलते हैं या नहीं। बहुत से लोग इलाहाबाद और बनारस वाया कानपुर जाते हैं। क्षासी और बनारस के बीच में एक एक्सप्रेस ट्रेन के बारे में उस क्षेत्र के लोगों की बहुत पुरानी मांग है। उस को पूरा किया जाना चाहिये।

ताज एक्सप्रेस 10 बजे आगरा पहुँच जाती है और शाम तक वहाँ खड़ी रहती है जिस के कारण टूरिस्ट्स आगरा में पड़े रहते हैं। अगर उस को 150 तक बढ़ा दिया जाये, तो वे लोग वहाँ से खजुराहो जा सकते हैं। वह गाडी 12, 1 बजे तक क्षासी पहुँच जयेगी जहाँ से टूरिस्ट्स सीधे खजुराहो जा सकते हैं। बाद में वे लोग आसान से दिल्ली वापिस आ सकते हैं। मेरा निवेदन है कि मंत्री महोदय ताज एक्सप्रेस को क्षासी तक बढ़ाने पर विचार करें।

लखनऊ से बम्बई के लिए जनता गाडी हफने में केवल दो दिन चलती है, जब कि वहाँ के लोगों की मांग है कि उस को रोजाना कर दिया जाये, ताकि जाब मेल पर जो रश पडना है, और लोग उस का छत्र पर बैठ कर जाते हैं, वह रश कम हो जाये। पजाब मेल में इतना रश होने के बावजूद फिरोजपुर एक्सप्रेस में तीन डिब्बे कम कर दिये गये हैं। जब मैंने यह सवाल उठाया, तो कहा गया कि हमारे पास बोगीज की कमी है। समझ में नहीं आता है कि अधिकारी क्या कामदे-कानून बनाते रहते हैं।

रेलवे में घाटे की बात बार-बार कही जाती है। लेकिन प्रश्न यह है कि रेलवे में घाटा क्यों होता है। जहाँ तक चोरी का सवाल है, मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ। कुलपहाड स्टेशन पर स्टील से लोडिंग बैगन गया, लेकिन स्टेशन मास्टर ने उस को खाली दिखाकर उस को पंद्रह बीस हजार रुपये में बेच दिया। जब बिजिलैस इन्स्पेक्टर द्वारा जाच-पडतास की गई, तो ठेकेदार के यहाँ से सारा माल मगालिया गया। लेकिन इसके बावजूद उस स्टेशन मास्टर के विरुद्ध कोई कार्यवाही नहीं की गई है और वह आज भी वही पर बैठा हुआ है। वह व्यक्ति मेरे पास भी आया और उस ने कहा कि हम ने टिबॉलिन में सब ठीक कर लिया है, आप कोई कार्यवाही न करें, पालियामेंट में हल्ला न मचाये।

आगरा में एक केटरिंग इन्स्पेक्टर अपना पेडा विकवाता था, जिम्मे कारण रोजाना तीन चार हजार रुपये का नुकसान होता था। जब वहाँ दूसरा आदमी रखा गया तो डेली चार हजार रुपये की इमकम बढ गई। लेकिन उस आदमी को दोबारा वहाँ रख दिया गया। डिक्लिन किसी को हटा देता है, लेकिन रेलवे अधिकारियों फिर उस को रज देवे है। जब इम तरह के गलत आदमियों को प्रश्रय दिया जाता है तो फिर चोरी क्यों न हो?

इसी तरह कोयला विकता रहता है और रेलवे को बैगने टून्तो हैं। तो फिर आर० पी० एफ० का काम क्या है? आखिर उस को ला एड आर्डर कायम करने तो जाना नहीं पडता है। उस ने केवल स्टेशन याई और पार्सल आरि स को देखना है। तो फिर चोरी क्यों होती है? क्यों नहीं इन चीरियों की जिम्मेदारी उन लोगों पर डाली जाती है?

रेलवे से चुराई गई रैक्सोन से बडे बडे अफमरी के सीफा-सैट बने हुए हैं। जब तक सम्बन्धित अधिकारियों पर जिम्मेदारी नहीं डाली जायेगी, तब तक कुछ नहीं होने वाला है। गाडियों टाइम पर नहीं चलती

हैं। मैं पिछले साल आ रहा था ज़ांसी से एक स्टेशन आगे झोरठा आता है। वहाँ साढ़े सात बजे चुके तो ड्राइवर ने मना कर दिया कि हम आगे नहीं जाएंगे मेरा टाइम पूरा हो गया। तो वहाँ से कंट्रोल को फोन किया गया। दूसरा इजंत मंगाया तब 8 बजे वहाँ गाड़ी ज़ांसी आई।

MR. CHAIRMAN: He may resume his speech tomorrow.

18 hrs.

HALF-AN-HOUR DISCUSSION

DUES PAYABLE TO DELHI MUNICIPAL CORPORATION

MR. CHAIRMAN: We shall now take up the half-an-hour discussion. Shri Vajpayee.

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (ग्वानियस):
सभापति महोदय, 19 फरवरी, 1975 को एक प्रश्न के उत्तर में सरकार द्वारा यह स्वीकार किया गया है कि दिल्ली कार्पोरेशन केन्द्रीय सरकार में, दिल्ली प्रशासन में, नई दिल्ली नगरपालिका और दिल्ली विकास अधिकरण में कुल मिला कर माह 12 करोड़ रुपये की राशि को भुगतान का आग्रह कर रहा है। इस में से 5 करोड़ रुपये कार्पोरेशन को नई दिल्ली म्युनिसिपल कमिटी से मिलना है। यह पचास कार्पोरेशन द्वारा की गई बिजली को सप्लाई के बदले में है। इस के साथ ही कार्पोरेशन अपने क्षेत्र में जायदादों पर कर लगाता है। लेकिन सरकारी इमारतों के बारे में वह नबिम चार्ज के रूप में लिया जाता है उसे देना केन्द्रीय सरकार मान चुकी है। लेकिन वस्तुस्थिति में उस का भी भुगतान नहीं किया जा रहा है। उस दिन उत्तर में माना गया कि कार्पोरेशन इय मद में भी 5 करोड़ रुपये प्राप्त करने का

दावा कर रहा है। इस के अतिरिक्त कार्पोरेशन को दिल्ली प्रशासन से साढ़े इक्यावन लाख रुपये उन जुर्मानों की रकम के रूप में प्राप्त करनी है जो यहाँ के न्यायालयों ने लगाए हैं। एक और बड़ी महत्वपूर्ण मद है। कार्पोरेशन नई दिल्ली के क्षेत्र में आग बुझाने की सेवा उपलब्ध करता है। उस के बदले में नई दिल्ली म्युनिसिपल कमिटी को कार्पोरेशन को रुपये का भुगतान करना चाहिए। मोरारका कमिशन ने भी इस की पुष्टि की थी। एक फारमूला बना था लेकिन नई दिल्ली म्युनिसिपल कमिटी ने उस पर अमल नहीं किया। रुपये देने से नई दिल्ली म्युनिसिपल कमिटी इनकार कर रही है। इसी प्रकार गन्दी वस्ती तथा झुग्गी झोपड़ी योजनाओं पर अधिक भुगतान के रूप में भारत सरकार को 75 लाख के करीब पचास देना है। गन्दी वस्ती परियोजनाओं पर जो खर्च हुआ है उसका भी पचास लाख के करीब पचास कार्पोरेशन को मिलना चाहिए।

अब यह सच क्यों रोका गया है इसका जो उत्तर दिया है सरकार ने वह बड़ा हस्यास्पद है। यह कहने है कि नई दिल्ली म्युनिसिपल कमिटी कार्पोरेशन के दावे के बारे में विवाद पैदा कर रहा है। 1960 में यह विवाद चल रहा है। कानूनी सलाहकारों की राय ली गई थी। परन्तु विरोधी राय आई इसलिए मामला खटाई में पड़ा है अब फिर बैठकों का मिलमिलना शुरू हो गया है। लेकिन विवाद हल नहीं हुआ है।

जब यह दिल्ली कार्पोरेशन ऐक्ट 1957 'पालियामेंट ने पास किया तब इस में स्पष्ट था कि कार्पोरेशन को अधिकार होगा जो बिजली वह बेचेगा उपभोक्ताओं को उस के बदले में कर वसूल करने का। थोड़ा सा सन्देह हुआ इसलिए मामला एटार्नी जनरल की राय के लिए गया था। उन्होंने निर्णय दिया था उस समय कि यद्यपि ऐक्ट बिल्कुल