

1974-75

11-47 hrs.

SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS RAILWAYS 1974-75—contd.

PROF. NARAIN CHAND PARASHAR (Hamirpur) I rise to support the Supplementary Demands for Railways.

At the same time, I am afraid some of the levies will be quite burdensome to the common man. I would, therefore, request the Railway Minister to have a second look at them, in particular, I would refer to paper, salt, sugar and cement. Throughout the country, to-day, there is an acute shortage of exercise books, text-books and similar other items. If the levy on paper is maintained, the country is going to suffer still further. It is not that the affluent sections will be affected but the common man and woman and still more, it will be the children who will suffer the most. I would request the hon. Minister to exempt paper from the increase of levy. Similarly, salt is the symbol of our national struggle and even Mahatma Gandhi staged a Satyagraha in Gujarat for this very purpose. I would, therefore, request the Minister that salt should also be exempted from the increase in levy. In the same way, sugar which has now become a common man's necessity may also be exempted as also cement because cement is required for so many programmes of the Government and private people and it is so much essential for enlarging the network of roads and bridges, for national highways and State highways.

I would request the hon. Minister to reconsider all these four items and exempt them from the increase in a levy.

The second point I wish to make is that he has increased the fares and exempted only the first 25 kilometres of the journey. The first 25 kilometres of the journey does not mean anything because in the far-flung border areas people have to travel quite a distance to come to the head quarters of the district. So, in order that the

common man in these areas may avail himself of the facility provided by the railways and also may have adequate relief, I would request him to come forward and increase the exemption distance from 25 km to 100 km. If the distance is increased from 25 km to 100 km people who have to come from their native home towns or villages to the District headquarters will be able to avail themselves of this opportunity and thereby, congestion in the buses and the heavy pressure on road transport will also be reduced.

In this connection, I would invite the attention of the hon. Railway Minister to one of the recommendations of the Tarlok Singh Committee on rail-road transport co-ordination. One of the specific recommendations relates to these rates and fares and I would ask the Railways and also the Government to have a new look. The committee's recommendation is

The concessions given by the railways in fares and freight rates have to be considered on merits. To the extent that these concessions are granted in the larger public interest and involve losses to the railways, account should be taken of them in determining the railways' commitments to the general finances.

I should request him to approach the Railway Convention Committee and the Ministry of Finance so that Railways commitment to the general revenues might be set right. The railways are a utility service and appropriate relief to the common man and the students. I would request him to have re-thinking on the system of increases in freights and passenger fares and especially examine the first 100 kms of passenger traffic and the four items mentioned by me, salt, cement, sugar and paper.

Mr. Mishra's coming to the Railway Ministry was marked as an historical event in the history of the Indian Railways. He is the first Railway Minister to give concrete shape to the new concept for railway lines in backward areas. Even earlier the Railway Minis-

[Prof. Narain Chand Parashar]

ters like Shri Hanumanthaiya had stressed the need. In his budget speech for 1972-73 Shri Hanumanthaiya said:

"The existing pattern of railways in India is proving to be inadequate for its growing needs. More conversions from metre gauge to broad gauge and new broad gauge lines have necessarily to be taken up."

Similarly on an earlier occasion Shri Gulzarilal Nanda when he was Railway Minister in one his speech in this House published in a book from under the title "New Tasks for the Railways", had said this:

"In view of the increasing demand from State Governments, from the public and from the Members of Parliament and, keeping in view the transport requirements of specific large industrial or mining projects or major port schemes and Railways own operational needs or those required for strategic considerations, surveys have been or are proposed to be taken up in respect of schemes covering about 2000 kms.

Shri Nanda, Shri Hanumanthaiya and thereafter Shri L. N. Mishra gave specific assurances to this House

In the gudget speech made for 1973-74, in para 41, Shri L. N. Mishra specifically said:

"The construction of new lines is one such item where an entirely new approach may have to be thought out.

In that budget Shri Mishra brought out a new concept. The concept was that the State Governments be asked to share the burden and contribution for the general revenues from the railways should be reduced. The Railway Convention Committee in one of its reports had reduced the rate for Kathua-Jammu line for the contribution to the general finances. I would request the Railway Minister that lines of strategic importance and lines in backward areas should be exempted. I invite his pointed attention to a request made by sixty Members of

Parliament to the hon. Prime Minister Indira Gandhi who suggested to the Railway Minister the survey of Nangal Talwara railways line in 1972 when Shri Hanumanthaiya was the Railway Minister. The then hon. Minister of Irrigation and Power, Shri Rao, also said that the States of Punjab and Himachal Pradesh would be able to serve the country better if these two power projects at Bhakra and Pong were connected by the railway line. A survey had been made and on 13th August, 1974, Mr. Mishra had made an announcement in reply to my starred Question in this House that the railway line had been sanctioned. In reply to a supplementary question by Sardar Darbara Singh, our great leader from Punjab, he announced that Rs. 10 lakhs would be provided in this year for the construction of that line. May I ask him whether that amount as announced in reply to starred question No 330 had been made available which will benefit and link the States in the North, Jammu and Kashmir, Himachal Pradesh and Punjab. I had been studying the whole system of railways for the last ten years. Since Independence not a single line has been given to this area Punjab, Himachal Pradesh Jammu and Kashmir had been neglected. What is our fault? We have not burnt a single railway bogie nor killed a single person; we have been peaceful. There has been political stability. Does he like that there should be political stability in Punjab, Jammu and Kashmir, Himachal Pradesh and Haryana or does he not like? Does he want the border people to continue to suffer, these are the persons who send their sons to the Armed Forces? Should they continue to be deprived of the facilities which are consequent upon the development of the railway infrastructure? Our sons are in the Army. We have no Finance we have no industries. Industries are not coming up in Northern Punjab, Himachal Pradesh, Jammu and Kashmir. These are areas which are not getting any industries because there is no railway line. I request the Minister to consider this very sympathetically. Sixty Members of Parliament from all over

India have recommended the early construction of this Nangal Talwara railway line. The P. A. C. in its 120th Report has recommended that in view of the strategic importance of the railway lines in hilly area and backward areas, these lines should not be regarded as unremunerative. The Railway Convention Committee has taken note of this point and has reduced the contribution of the railways to general revenues on the Jammu Kathua railway line. Mr. Qureshi should also attend to this line personally because this line will ultimately benefit Jammu and Kashmir also as Nangal could be linked to Pathankot via Samsarpur terrace.

I want to speak a few words about the other important lines.

MR SPEAKER: Kindly conclude. It is not a habit with me to ring the bell.

PROF. NARAIN CHAND PRASHAR: There are some other important railway lines. Those are: Gaya to Rejghur and Laukha to Laukha in Bihar and Malda to Behurghat in West Bengal. This also should be sanctioned early.

MR. SPEAKER: Please take your seat. Your whip said that we should confine ourselves to five minutes each. There are 38 members, I will not allow more than five minutes.

PROF. NARAIN CHAND PRASHAR: The Ministry of Irrigation and Power of the Central Government has also recommended the early construction of Nangal-Talwara line because it will benefit the two power projects at Bhakra and Pong. So, this should be taken up immediately within this year itself. I request that in order to consider this question of the provision of the railway lines for hilly and backward areas and also sanctioning new branch lines as a whole in the country, a Committee of Members of Parliament should be appointed to recommend on rationalisation of the new lines and provision of missing links which would ultimately make the railway system in India more remunerative and helpful to the country. I repeat my appeal with all emphasis at my command that in view of the demand of 60 Members of Parliament in view of the firm support and demand by the Himachal Pradesh Government, from Punjab Government and the Ministry of Irrigation and Power and the solemn assurance made by the hon. Minister, Shri L. N. Mishra on 13th August, 1974, this railway line should be constructed this year itself.

MR. SPEAKER: Why don't you confine yourself within the time please? You can pick out points which are very important, which can be considered within five minutes time.

I have a new list today from your Whip...

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI K. RAGHU RAMAIAH): Sir, that is supplemental list. I would like to submit one On the Chair. I have called three members from the opposition continuously as somebody wanted to go and some had to be accommodated. And the Chair made this observation that three congress members will be called in succession. I am just bringing it to your kind notice.

MR. SPEAKER: Then I have got to call Shri Tiwari and Shri Bhagwat Jha Azad. Then, I will be going to that side. Shri D. N. Tiwary.

12 hrs.

श्री डी० एन० तिवारी (नोबलबंकर) : अध्यक्ष महोदय, कुछ दिनों से रेलवे ऐड मिनिस्ट्रेशन का स्वरूप बहुत ही घुमिबल और और विकृत हो गया है। इसकी विकृति या नहीं है कि कोई भी काम ठीक से नहीं चल रहा है। नया ट्रेन का चलना ही, नया समय की आवश्यकता हो, वह भी अनदेखा रहता है कि कब कौन सी ट्रेन केन्सिल हो जाये। कुछ दिन पहले डी-सक्क केन्सिल हो गई। आजू-काल नहीं कब केन्सिल होती है और लोग स्टेशन पर खबरा करते हैं, को

[श्री डी० एन० तियारी]

में कहुना कि कोई नई लाइन देने के पहले या और कोई नया कथ करने से पहले रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन का अपना स्वरूप ठीक करना होगा। इन विक्तियों को दूर करना होगा, तभी कोई काम हो सकता है और उस के लिए आप का पहले अपनी कम्पन कसनी होगी। आप को कोई ऐसा काम नहीं करना चाहिए जिस से पब्लिक को यह अन्देशा रहे कि यह अपने लिए ही कोई खास प्रवन्ध करते हैं। आज ऐसा हो रहा है आपने जब ट्रेन में जाना होता है ता आधा आधा घटे तक गाडी में डिले हो जाती है। यह अच्छी बात नहीं है। इस से मुसाफिर क्या ममजने होंगे। आप ठीक समय पर नहीं आ सके, तो गाडी आधे घण्टे डिले कर दो। ट्रेन में चढ़ने में दिक्कत न हो ट्रेन को बैंक करवाते है और फिर वहा लाते हे जहा आप को सुविधा हो। ये ठीक बाने नहीं हैं। घटनाये नई दिल्ली और पटना में हुई हैं। आप को जाना है इसलिए लाउन बदलने के लिए और दूसरे प्नेटफार्म पर पर जाने के लिए गाडी को बैंक किया जाता है और इस तरह से गाडी आधा घटा लेट हो जाती है। नई दिल्ली और पटना में आपने ट्रेन को आधा आधा घटा लेट करवा दिया। इसने मुसाफिर क्या साबंगे। आप को ठीक बन्दोबस्त करना चाहिए। लोगों को न्याय ठीक से नहीं मिलता है। मैंने गत कस नटेडिव कमेटी में इस सबध में कहा था और आप ने कहा था कि दा तीन दिनों में जवाब मिल जायगा। लेकिन आज तक महीनी हो गये, कोई जवाब नहीं आया। इसलिये जब तक आप को जो विक्तिया है, उनको दुरस्त नहीं करेगे, तो आप का एडमिनिस्ट्रेशन चल नहीं सकता है। न आप के आर्गसर्स का आप पर विश्वास होगा, न आप के कर्मचारियों का आप पर विश्वास होगा और न जनता का आप पर विश्वास होगा। इसलिये आप अपना आचरण ठीक करिये और कपरे कस कर इतजाब को दुरस्त कीजिये। अगर आप

ऐसा नहीं करेगे, तो न आप और न आप के रेलवे बोर्ड के सदस्यगण एडमिनिस्ट्रेशन को दुरस्त कर सकते हैं। आप की बजह से अघा आधा घटे ट्रेन लेट हो जाया करती है। श्रीप्री-स्ट्राइक पीरियड में जो ट्रेने चल रही थी, वे अभी तक रेस्टोर नहीं हुई है। अब आप के पास क्या बहाना है। अब तो स्ट्राइक नहीं है। अब आप कोयला मगा सकते हैं, फिर प्री-स्ट्राइक पीरियड वाली ट्रेने क्यों नहीं रेस्टोर करते हैं।

दूसरी बात यह है कि आपने 20 परसेन्ट और 25 परसेन्ट फेयर्स बढा दिये। पालिया-मेंट के इतिहास में कभी इतने फेयर्स नहीं बढाये गये हैं। मेरा ऐसा ख्याल हे कि यदि आप अपनी सम्पत्ति को रक्षा कर मरते, पिलफेज को रोकते, चोरियों को रोकते, कारखानों से जो सामान चला जाता है, उसको रोकते और टिकटलेस ट्रेवल को रोकते तो मैं समझता हू कि आप को किराया बढा की बहुत कम जरूरत होगी। आप करते क्या है? आप के पास 18, 20 लाख की जा फी है ये आप को सम्पत्ति को रक्षा नहीं कर सकती यह किस मर्ज की दवा है। क्यों आप रेलवे बोर्ड जैसे हाथी का पाले हुये है। इसको आप को हटाना चाहिए जब बिरोधी पक्ष वाले इसके बारे में कहने थे तो मैं इसका बिरोध करता था लेकिन जैसे जैसे दिन बीतते जाते है, मैं भी कबिन्स होता जाता हू कि बोर्ड व्यर्थ है। जब यह आप की सम्पत्ति की रक्षा नहीं कर सकते, तो एडमिनिस्ट्रेशन चनेगा कैसे? इसलिये यह जो पिलफेज चोरी लूट, कोयले की चोरी और कारखानों से चोरी हीती है, इसको बन्द कीजिये। टिकटलेस ट्रेवल बन्द कीजिये। ऐसा होगा तो आप सैकड़ों करोड़ रुपया बचा सकते है। लेकिन आप बचाना नहीं चाहते हैं। इसलिये मैं रेलवे मिनिस्टर साहब से और बोर्ड के लोगों से अपील करूंग कि वे अपने सामान की रक्षा करें और लोगों पर यह टिकट का भार न बढ़ाये क्योंकि जो

लोग टिकट खरीदते हैं उन पर ही यह बोझ बढ जाता है और जो लोग चोरी करते हैं और रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन को धोखा देते हैं वे मज से रहते हैं। ठीक, क्यों हा रहा है ?

मैं रेलवे लाइन्स की मांग नहीं कर रहा हूँ, लेकिन मैं यही कहता हूँ कि जो आप की कमजोरीया है उनका आप दुर्गत कीजिये। तभी रेलवे कर्मचारी आप की बात मानेंगे। मैं यह भी कहता हूँ कि कम से कम 30 40 मील तक जो लोग चलते हैं उन पर आप रहम कीजिये क्योंकि उनको रोजाना कचहरी जाना पडता है और वे रोज पैस दत है। आप जो यह 20 25 परसेन्ट फेयर बढा रहे है इससे तो आप टिकट पैस ट्रेविल को प्रोत्साहन दे रहे है, लोग दो चार आने पैसे दे कर निबल जायेंगे। उसको आप बचा नहीं सकेगे। तो क्यों आप ऐसा करते है ? आप की आमदनी भी न हो, नाहक पब्लिक से गाली मिले और बदनामी हो, तो ऐसा काम आप क्यों करते हैं। आप अपनी सम्पत्ति की रक्षा कीजिये, तो उससे सैकडों करोडों रुपये की बचत हो सकती है।

चाँची जो बात से आपके सामने रखना चाहता हूँ वह यह है कि आप की एडमिनिस्ट्रेशन मशीनरी जो है, वह इम्पार्शल बर्ताव नहीं करती है। इसलिये नीचे के कर्मचारियों में सुधार होना सम्भव सा हो जाता है। नीचे का अफसर गलती से अगर किसी कर्मचारी को सजा देता है तो छ महीने बीत जाते हैं लेकिन वह चीजदुरस्त नहीं होती है। इस लिए मैं कहूँगा कि इम्पार्शल बर्ताव जो होना चाहिए वह नहीं हो रहा है। इससे काम नहीं होता है और लोगों में असंतोष बढता है। वे निष्पक्ष व्यवहार के लिये लडाईं करते हैं और यह चाहते हैं कि उनके साथ ज्यादती न हो। इन सब बातों से उनके मन में दुर्भावना पैदा होती है।

आप ने कहा कि हम रेलवे में एक यूनियन को मान्यता देंगे। मैं इसको पसन्द करता हूँ। इस वक्त दो दा फेडेरेशन है। आपके इस डेक्लेरेशन आबजेक्टिव के बाद भी आप कैंटेग्रीवाइज यूनियनों के साथ निगोशियट करने है। आप उनसे साथ बात करने है और मेटलमेट करन है। इस तरह में आप का जो वह डेक्लेरेशन आबजेक्टिव है वह कहा गया। अगर आप जो लोगों स्ट्राइक हुआ था उसमें कैंटेग्रीवाइज यूनियन के साथ बात न करते तो यह दशा न होती लेकिन आप ने अपनी ही बात का ध्यान में नहीं रखा। क्या आप रेलवे में जो सैकडों कैंटेग्रीज है मौडों यूनियन है उनसे निगोशियट करेगे। यानी आप का ऐसा आबजेक्टिव टात हुये भी आप उन से बात करते है और उनके साथ साठ गाठ करते है और इस तरह में आप का दिक्कत होती है आप मर्जी नैसरी और रथलेमली ऐसी बात न करते, तो आप को यह इनकविनिसेस नहीं होती और लाग रन में आप का काम ठीक चलता। इसलिये मंग कहना यह है कि आप कैंटेग्रीवाइज यूनियनों के साथ बात करने की कभी कोशिश न कीजिए।

श्री भागवत झा आजाद (भागलपुर)

अध्यक्ष महोदय, मैं समझता हूँ कि मप्लीमेटरी बजट का यह समय उन तमाम बातों को समालोचना के लिये नहीं है, जो पिछले वर्ष मैंने की थी या अगले वर्ष मार्च में करूँगा। सारी बातें अगर सब रूठ दी जाए, तो मंत्री महोदय और उनके मन्त्रालय का दिन बहुत दुखेगा और मैं समझता हूँ कि यह अवसर इन सब बातों को कहने का नहीं है क्योंकि इस स्ट्राइक ने और तमाम अस्त-व्यस्ताओं ने इनको इतना कमजोर कर दिया है कि इन पर दया ही करनी चाहिये बजाय इसके कि कुछ ऊपर से कहा जाय। इस समय इनकी आमदनी कम हो रही है और इनके खर्च में वृद्धि हो रही है, इसलिये इन तमाम बातों को देखते हुये मैं इनको कुछ सलाह देना चाहता हूँ

[श्री भागवत झा आजाद]

ताकि अगले कुछ महीनों के बाद जो यह बजट लावेंगे, उसमें यह कुछ सुधार कर सके क्योंकि रेलवे आज हमारे देश में सबसे बड़ी सत्ता है सार्वजनिक क्षेत्र की जो देश की सबसे बड़े भाग की सेवा करती है। दुर्भाग्य की बात यह है कि काम करने वाले जो हमारे बन्धु हैं कुछ कारणों से इतनी बड़ी हड़ताल में चले गये जिसका उनको कोई फायदा नहीं हुआ बल्कि देश का बहुत घाटा और नुकसान हो गया। इसके लिये जवाबदेह कौन है, यह मैं बत्ती जी ने पहले भी कह चुका हूँ। अगले रेलवे बोर्ड को भी बजा चुका हूँ। अगर इन लोगों ने यह मुहब्बत न दिखाई होती पिछली मार्च में, लोको म्द्राइक से इतनी दरियादिली न दिखाई होती तो हर महीने बाद, हर महीने बाद और उसके बाद इतने बड़े पैमाने पर म्द्राइक नहीं हुई होती। इसलिये हम तो यह कहेंगे कि हमारे कर्मचारी जो हैं उनके साथ दया दिखाइये, महानुभूति दिखाइये, उनकी सुविधाओं को देखिये, लेकिन साथ साथ यह भी आवश्यक है कि महानुभूति सुविधा और उनके साथ सहयोग के नाम पर कहीं आपकी इन भावनाओं को कमजोरी न समझ लिया जाय, इस बात का ख्याल रखे—आप और आपका रेलवे बोर्ड। कर्मचारियों के कौन खिराफ है? कौन उनका अहित करना चाहता है? उकिन आज मैं अपने कुछ बन्धुओं का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि आज रेलवे कर्मचारियों के नाम पर जो इंटरनेशनल ट्रांसपोर्ट कान्फ्रेंस में स्टाकहोम गये और जाकर के उन्होंने जो प्रस्ताव वहाँ प्रस्तुत किया भारत की जनता के नाम पर, भारत देश के नाम पर, उससे बड़ा अहित कुछ हो सकता है? स्टाकहोम के उम अन्तर्राष्ट्रीय ट्रांसपोर्ट कान्फ्रेंस में जार्ज फर्नंडीज ने ऐसा प्रस्ताव रखा इस देश के लिये जो मैं पढ़ नहीं सकता हूँ, उसको पढ़ना मैं अपमान समझता हूँ देश का। अगर वह यह कहें कि देश मजदूर के हित में नहीं है, तो मैं समझ सकता हूँ गो मैं ऐसा नहीं

समझता, मैं समझता हूँ हित में है, लेकिन अगर वह इतना न कहे तो उनकी लीडरी चली जाएगी। लेकिन सम्पूर्ण देश का उन्होंने उस अन्तर्राष्ट्रीय कान्फ्रेंस में अपमान किया।

श्री राजदेव सिंह (महाराजगंज) .
सरकार का किया, देश का नहीं किया ?

श्री भागवत झा आजाद प्रस्ताव पढ़िये आप। अगर आप भारतीय हैं और आपके मन में देश के प्रति दर्द और ईमानदारी है तो आपका घर शर्म से झुग जायेगा। कोई भी भारतीय उस प्रस्ताव को पढ़ कर अपना सिर शर्म से झुकायेगा। मैं आप में कहूँगा कि आप ऐसी यूनिन को मत बर्दाश्त कीजिये, ऐसी यूनिन कामत रहने दीजिये जो यूनिन देश के बाहर जा कर हमारे देश की प्रतिष्ठा का ख्याल नहीं रखती है।

कठिनाइयाँ बहुत हैं। मैं स्वयं कहता हूँ, मैंने माननीय रेल मंत्री और उनके मन्त्रालय की जो समालोचना की है वह किसी विरोधी दल से कम नहीं है, लेकिन मैं अपना इसमें अपमान समझता हूँ कि स्टाकहोम की कान्फ्रेंस में जा कर अपने देश के प्रति और जनता के प्रति इस प्रकार की भावनाएँ प्रकट की जाये। प्रदर्शित की जाये। (ध्यक्षवाण)

अगर ये माननीय सदस्य अपना मुँह बन्द कर ले और कान बोल ले तो इनकी समझ में आ जायेगा। लेकिन दिक्कत यह है कि ये कान बोलते नहीं हैं और मुँह खुला रखते हैं। इसलिये इनकी समझ में नहीं आता है।

मैं यह कहूँगा कि माननीय ललित नारायण मिश्र ने एक अच्छे सिद्धान्त का प्रतिपादन किया जो मैंने पिछली बार कहा था, कई समालोचनाओं के बीच कहा था और आज फिर दोहराता हूँ कि रेल मंत्री ने पिछले भाषों में जहाँ राजस्व की कमी के नाम पर रेल लाइनों नहीं ले जाई जा रही थीं, वहाँ

मंत्री जी चूंकि जनता के बीच की भावनाओं को समझते हैं, उन्होंने कहा कि हम रेल लाइन ले जायेंगे। आज रेलवे बोर्ड उदाहरण निकाल दे, शायद दो तीन ऐसी हैं, मैंने पब्लिक एकाउन्ट्स कमेटी में देखा था, वरना जहाँ जहाँ आपके रेलवे विभाग ने कहा था कि रेल लाइन नहीं खोलनी चाहिये वहाँ लाइन खोली गई, जहाँ राजस्व में कमी की बात कही गई थी, पोलिटिकल डेसीशन पर वहाँ लाइन खोली गई और वह लाभप्रद हो गई। इतने बड़े देश में कहने है कि हिमाचल प्रदेश में रेलवे लाइन न ले जायी जाय, भागलपुर मन्दार हिल रेलवे लाइन को कुमका से रामपुरहाट होकर वैद्यनाथ घाम देवघर न ले जाया जाय, क्यों? क्योंकि राजस्व को प्राय नहीं होगी। इनसे बड़ी मूर्खता और कोई नहीं हो सकती। अगर रेलवे बोर्ड और रेल मंत्रालय में ऐसी ही बुद्धि वाले लोग बैठें हैं तो आप उनकी बुद्धि के परिमार्जन का ब्यास चलाइये, जरा उनकी श्रेण बाँधिया करवाइये। हिन्दुस्तान में जहाँ जहाँ भी पिछड़े भाग में रेल लाइन गई है वहाँ शुरू में चाहे घाटा दिखाई पड़ा हो, लेकिन अन्त में फायदा हो रहा है। ऐसी एक नहीं बनें लाइनें हैं। इस सिद्धान्त का आपका मंत्रालय विरोध करता है तो वह बताइये हमको जहाँ कि लाइन खोली गई और हानि ही हानि रह गई। इसलिये मेरा कहना है कि इन पिछड़े भागों के लिये आपने पिछली बार जो घोषणायें की हैं उनको राजस्व की कमी के नाम पर आप छाड़िये मत। मैंने हमारे मित्र ने पंजाब हरयाणा और हिमाचल प्रदेश की बात कही, ऐसी ही मैं कह रहा हूँ भागलपुर मन्दार हिल से कुमका होते हुये रामपुर हाट हाँ कर वैद्यनाथ घाम देवघर तक लाइन ले जाने के लिए। अगर आप राजस्व में बृद्धि चाहते हैं तो आपको यह देखना पड़ेगा कि किन जगहों में नई ट्रेनें और नई लाइनें ले जायें। आप कहेंगे कि भागवत, कुम तो बार बार वही बुरानी बात कहते हो, लेकिन और हम कहें

क्या? आपको और आपको विभाग को बिना बार बार समझाये समझ में आता ही नहीं। आपको याद होगा कि जब हम बिहार बंगाल और आसाम के मेम्बरों ने कहा था कि फरक्का ब्रिज के खुलने के बाद नई लाइन आसाम को जोड़ने के लिये फरक्का हीकर ले जायी जाय। आप के रेल मंत्रालय ने आसाम मेल को डाइवर्ट किया। लेकिन चार दिन के अन्दर जैसे उनको कोई इलहाम आया, खुदा की आवाज सुनाई पड़ी, बुद्धि उनकी परिमार्जित हो गई और एक दिन सुबह उठकर कहा कि यह गलत है। फरक्का ब्रिज के खुलने से आज आसाम जाने का सबसे सुगम रास्ता कम से कम समय में पुरा होने वाला खुल गया। अब कहते हैं कि चूंकि लाइन बड़ी है, फेयर अधिक लगेगा। तो आपको क्या? फेयर देते हम या आप दगे? आपको याद होगा इनको बार बार धमकाने के बाद, इनके हाथियों को बहुत कुछ पिछली बार कहने के बाद, अब गोहाटी मेल चलने लगी है। इस मेल से अधिक राजस्व आता है। आसाम के लोग वहाँ पर चार घंटे पहले पहुँच जाते हैं जब कि टाइम टेबुल में इन्होंने गड़बड़ कर रखी है, अधिक समय रख दिया है दो दो स्टेशनों के बीच में। हमारा आपसे निवेदन है कि आप इन ट्रेनों को रोज चलाइये, अगर आपको हानि हो तो ट्रेन बन्द कर दीजिये। नहीं तो गीहाटी मेल आप रोज चलाइये अगर आप ज्यादा राजस्व चाहते हैं तो और मेरा निवेदन है कि ५ अक्टूबर से आप एक दिन और बृहस्पतिवार को भी इस ट्रेन को चलाइये।

पिछले दस पन्द्रह वर्षों में मैंने अपने क्षेत्र में कम से कम पाँच सात हाल्ट खुलवाये। हर हाल्ट के लिए बीसों बार इनके रेलवे मंत्रालय ने लिखा कि सम्भव नहीं है, नाट फीजिबल, नाट पोसिबल, नाट वर्कोबल, दूढ़ दूढ़ कर शब्द निकाले। लेकिन आज वही हाल्ट चल रहे हैं जनता की भलाई के लिये उपयोगी हैं और ऐकेम्प्यू प्वाइंट आफ व्यू से प्राफि-

[श्री भगवत झा आजाद]

टेबल भी है। तो क्यों ऐसा करते हैं आप ? अम्बापाली हाल्ट बनाया गया था मेरे प्रेक्षर के बाद। अब कहते हैं कि नई ट्रेन हाल्ट करो तो कहते हैं ट्रेन खड़ी नहीं होगी। क्या चाहते हैं ? बिहार में स्वयं मूवमेंट चल रहा है हम उसमें जोड़ना नहीं चाहते हैं। पिछली बार मेने कहा था आपसे कि हिन्दुस्तान के उस भाग में रेल का चक्का जाम हो जायेगा अगर गोहाटी मेल नहीं चलेगी। वही चली। हम चक्का जाम नहीं करना चाहते हैं। मगर मेरी बात सुनिये। मैं यह कह रहा हूँ कि उस भाग में इसलिये उन्नति नहीं हो पा रही है और तब तक नहीं होगी जब तक क्यूल और साहबगज के बीच दोहरी लाइन नहीं बिछ जायेगी। कहते हैं कि 16 करोड़ का इसमें खर्च है। तो मैं आपसे एक बात पूछता हूँ कि क्या हिन्दुस्तान के किसी भाग में आज दोहरी लाइन बिछ रही है या नहीं ? अगर हिन्दुस्तान के सभी भागों में दोहरी लाइन बिछना बन्द हो गया है, नई ट्रेनों का चलना बन्द हो गया है तो इस भाग की चार और ट्रेनें बन्द कर दीजिये। लेकिन अगर हिन्दुस्तान के और भागों में लाइन दोहरी हो रही हैं तो क्यूल और साहबगज के बीच में भी दोहरी लाइन होनी चाहिये इसलिये कि आजादी के पूर्व और आजादी के बाद उस भाग की जनता ने और जनता के साथ में त्याग और बलिदान किया है, उसकी कीमत उसका मिलनी चाहिये। इसलिये यह आप कीजिये। आप कहते हैं कि चूँकि पैसे कम हैं इसलिये नहीं करेंगे। तो आपने उसको बचाने के लिये क्या किया ? मैं आपके उस प्रयत्न की मरहना करता हूँ कि आपने कहा कि आप अपने जनरल वर्किंग एक्सपेसेज में पांच परसेंट कमी करेंगे जो लगभग 50 या 60 करोड़ आता है। कीजिये हिम्मत के साथ। सम्भावना है आप के विभाग में खर्च में कमी करने की और इसका बेसीशन उन पर मत छोड़िये, उनसे आकडे मत लीजिये। पोलिटिकल डेप्रीशन लीजिये। आप कहिये कि इतना

आपको कम करना होगा। सैलून बन्द हो जाय, और इस तरह के काम बन्द हो जाय। इस सिलसिले में जो भी आपने किया बिलकुल सही काम किया। आप कहने हैं कि पैसों में कमी हो गई है तो मैं आपसे पूछता हूँ कि एक दिन भी एक ऐसी ट्रेन नहीं दिखायी पड़ती जो कि खाली जा रही हो, जिसमें भीड़ खड़ी न चलती हो, फिर पैसा क्यों कम हो जाता है ? सारी ट्रेनें भर दी हुई हैं लेकिन पैसे में कमी क्यों आती है ? तो जरा यह सोचिये कि उसमें चलने वाले आपके बाबू और भाई लाग जा हूँ वे क्या करते हैं ? लीक कहीं है या नहीं ? मैं मंत्री जी से कहता हूँ कि लीक नहीं है इतना बड़ा होल है हर जगह में हर ट्रेन में। उसका बन्द कीजिये, तब आपको सेविंग मिलेगी। देखिये क्या होता है। एक दिन किसी को भेजिये। अगर चले जाइये तूफान में देखिये कि आपके रक्षक कितने बड़े भक्षक हैं। इसलिये अगर आप अपने राजस्व को बढाना चाहते हैं तो इन सुरागों को बन्द कीजिये।

प्रोटेक्शन फोर्स को मैं पिलफरेज फोर्स कहता हूँ। आप देखिये मुगलसराय याई में रोज चोरी हो रही है। मगर आप कुछ नहीं कर पाते। मुगलसराय, गहरा में रोज चोरिया हो रही हूँ। जो वहा के प्रोटेक्शन फोर्स वाले हैं आप उनको कहिये कि तुम्हारी नौकरी इम चोरी के न होने पर है। बोलो कितना और स्टाफ चाहिये। उसके बाद अगर चोरी होगी तो तुम्हारी नौकरी जायेगी। आप उनको जिम्मेदार ठराइये। दुर्भाग्य यह है कि इस देश में ईमानदार काम करने वालों को इनाम की आशा नहीं है और बेईमानी करने वालों को कोई सजा का डर नहीं है। इसलिये यह स्थिति है। आप अपने एडमिनिस्ट्रेशन में सुधार कीजिये। बजाये मुगलसराय के पिलफरेज फोर्स को ठीक करने के आप वहा से कम्प्यूटर को उठा कर वाराणसी ले जा रहे हैं। क्यों ? जितना आपका स्टाफ है आप उन्ही को

सुधारिये, जो आप चाहते भी हैं, तो काम अच्छी तरह से चल सकता है। लेट चलने वाली ट्रेनों की क्या आपने कल्पना की है कि कितनी सोशल कोस्ट पड़ रही है देश पर ? हम अगर स्टेशन पर फोन करते हैं कि ट्रेन कितनी लेट है तो कहते हैं कि आधा घंटा, जब कि तीन घंटे लेट हो गई है। तो एक बार ही बता दें कि ट्रेन तीन घंटे लेट है। क्यों लोग स्टेशन पर पहले से जाकर परेशान हो। कौन सा आपके स्टेशन पर लोगों को आराम मिलता है।

अगर आप रेलवे में सुधार करना चाहते हैं तो जिन चार, पांच बातों पर मैंने जोर दिया है उन पर गम्भीरता से विचार करें, और गौहाटी मेल रोज चलाया जाय। मदार हिल रेलवे को बड़ा दीजिये, क्यूल-भागलपुर की लाइन का दोहरा कीजिये। हम आशा करते हैं आप आने वाले महीने में आप हमारी भावनाओं का आदर करेंगे, हम आपका साथ देंगे। आप हमारी बातों पर विचार करके अमल करेंगे तो हम आपके कृतज्ञ होंगे।

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN (Coimbatore): The Railway Minister has come before the House with a supplementary budget asking for Rs. 56 44 crores. Of course in the beginning of his speech he sang his usual hymn in which he is always joined by people like Mr. Bhagwat Jha Azad and so on, putting the blame on the workers and then coming to us with a supplementary budget. What is the fall in earnings due to? Is it due to the strike? Time and again on the floor of the House we have pointed out the defecting functioning of the Railways. What has he done about it? Let me draw his attention to one proposition that he accepted. When the Railway Budget was being discussed and the Railway strike was being discussed both in this House and in the Rajya Sabha what did he say when it was pointed

out to him that the social burdens that are there on the railways to the tune of some crores are totally unjustified and they should be re-examined and such things as bamboos for Bir-las—I fall into alliteration—need not be carried below the cost of transport. The Public Accounts Committee of Parliament has also pointed this out and the Minister stated on 3-5-1974 in the Rajya Sabha. "I will ask the Member (Finance) to go into it and if necessary I will appoint a sub-committee with a senior member of Parliament who has an aptitude for the subject" maybe, Bhagwat Jha Azad was trying to qualify for that, I do not know—... and wants to be associated with it. I will have no objection to that. We have no sympathy for big business houses; if we could get money out of them we will be too glad to have it." Yet, he is today coming before the House to get more money out of the third class passengers.

AN HON MEMBER: Second class.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: I am sorry; second class passengers I must say they are very vigilant when it comes to the class question. I wish they are equally vigilant when it comes to victimisation. Before asking for this blanket increase in fares and freights charges he should tell us about the transportation below cost? What about the social burdens? He does not say anything about them. Before asking us to vote the increased fares and freight rates, it is only fair to Parliament that you put all your cards on the Table. How can you do it when the cards are not in your hands? It was time both the Minister and the Deputy Minister rose above the PRO's and the Railway Board. Time and again they are misleading the House by giving wrong information. Once our Deputy Minister was graceful enough to say that he was wrong. On 23rd July, Mr. L. N. Mishra in reply to a question about the removal from service of motormen in Central Railway said "none". Yet, on as late as

[Shrimati Parvathi Krishnan]

5th August, 5 motormen of the Central Railway were not taken back. Whether it is victimisation or late running of trains, we are being constantly given information which we have to point out are wrong. Why should the ministers come here, maybe well-meaning, maybe not, and give us assurances which they are totally incapable of seeing are implemented by the administration? We have repeatedly asked for a policy decision on victimisation for the simple reason that even the Prime Minister has said that Government does not want to adopt an attitude of humiliating the railway workers and its attitude is to see that proper justice is done to them. But still thousands of workers are still waiting with their appeals not even examined. A whole lot of workers have been reinstated and reverted. In only one case which was brought up here, an assurance was given. What about extending that assurance to all similar cases? A number of workers have been reinstated in Tambaram and in the NE Railway and in other railways who have been reinstated and reverted. When dismissed people are taken back, what about the break in service? What about the pay for the intervening period? These questions have to be clarified. If you want the railways to be run as they should be run, that is possible only by getting the cooperation of the workers, not by humiliating them, not by General Managers calling them and saying, "Are you married? Have you got a wife? How many children have you? Four children? Let your wife and children, each one of them, hit you with a chapal once. Then I will go into your appeal". This is the kind of thing which is happening, which I have already brought to the notice of the minister.

Then there are complaints about late running of trains. Mr Ramavatar Shastri described how he travelled from Gauhati to Delhi without fan or light. Your trains are being run by

loyal workers who have been given monetary reward. Are they capable of running the trains when their colleagues are starving at a time when prices are rising? The strike was called off on 28th May. Thousands of dismissed workers are waiting with their appeals. In Southern Railway, cases have not moved. The other day some Members of Parliament were travelling in the train from Delhi to Lucknow. There were no lights or fans in the train. When I asked the conductor he said that they will be there half an hour before the train starts. There were fifteen minutes for the train to depart and still no signs of light or fan. My colleague from Rajya Sabha, Shri Ahmed, said that he will not allow the train to move unless the lights and fans were set right. Of course, they were set right. The passengers in the second class were saying that it is only because of these Members of Parliament that they could also get fan and light. When your officers were manning the trains they were running like this.

Do not forget that you are sitting on a snake-pit. It is on a time bomb that you are sitting which may explode at any time.

Shri Bhagwat Jha Azad referred to new lines. It is said that they are not being opened because they would be uneconomic. But there are some lines which are uneconomic and you are still running them for prestige. Some of the lines which you claim are uneconomic are running to 94 per cent of their capacity. Then where does the ill lie? Shri Qureshi said that the wagon turnover and maintenance stock are not sufficient. I know that one of their arguments is that the productivity is low because many wagons are not moved. But, apart from that, have you bothered to go into the question why sub-standard wagons are being accepted by your railway authorities? How many sub-standard wagons have been accepted by the railways from private manufacturers? Have you gone into that question? For every single illness do not put the

[Shrimati Parvathi Krishnan]

blame on the door of the working staff who are the red herring for Shri Bhagwat Jha Azad, Shri A. P. Sharma, Shri L. N. Mishra and Shri Shafi Qureshi... (Interruptions) Shri George Fernandez is a nightmare for them. I challenge you that the railways are in the present position not because of the workers but because it is a cess-pool of corruption of the bureaucrats of the railways.

Year after year you come again and again for extra money by increasing the fares and freights. Yet, the juggernaut of the Railway Ministry remains untouched by that. Therefore, I would request the Minister, I would demand from the Minister, I should say, because I have got the protection of the House, that today, here and now a policy decision be taken that all the victimised railway workers be taken back, the existing procedure where selective reinstatement is taking place, where reversions are taking place, where room is being given for humiliation, that should end forthwith and that all those who have been taken back do not suffer from break in service.

So far as the working of the railways and uneconomic railway lines are concerned, let a committee be appointed to examine this. When there were negotiations with Shri Qureshi on this point the Railway Board issued a press note through the PIB saying that the representatives of the trade unions wanted that the railways should not bear the social burdens and that they should be passed on to the public. You allow them to slander us in this way. You allow the Railway Board to slander the working class and the representatives of the working class. In fact this is the only point where Shri A. P. Sharma and myself agree. We did not refer only to the social burdens of the railways but in fact we wanted to go into the entire financial working of the railways. If a parliamentary committee goes into the entire working of

the railways from top to bottom, there can very well be another scandal like the licence scandal about the placing of orders for wagons, the use of wagons as warehouses by hoarders of grains and other essential commodities.

All that we ask of the Railway Minister is to be careful, to be on guard against his administration, against those who are seeking to rob and discredit this major industry of the country. And you can only succeed if a democratic industrial relations policy comes into the Railways and the victimised workers are back again and there is smooth industrial peace in the Railways.

श्री रणबहादुर सिंह (सिंधी) अध्यक्ष जी, मैं रेल मंत्री महोदय से केवल एक बात पर अनुरोध की अपेक्षा कर के कुछ बातें उन के सामने रखना चाहता हूँ।

कुछ दिन पहले जब हम सब अपने क्षेत्र के लोगों की आकांक्षाओं के आधार पर रेल मंत्री महोदय के पास इस बात को लेकर आए थे कि मध्य प्रदेश के उत्तरी पूर्वी कोने में 7 जिले ऐसे हैं जिन पर आज तक भी कोई रेल सेवा नहीं है, तो रेल मंत्री महोदय ने बड़ी कृपा कर के हम लोगों से कहा था कि हम उन क्षेत्रों का सर्वेक्षण करायें और सर्वेक्षण में जो तथ्य सामने आएँ, उन के आधार पर कुछ निर्णय हो सकता है। अभी करीब तीन, चार महीने पूर्व जब पुनः मैं ने एक प्रश्न इस सम्बन्ध में पूछा था, तो रेल मंत्री महोदय की ओरसे मुझे यह उत्तर मिला कि सर्वेक्षण से उस क्षेत्र में रेल लाइन डालने के लिए जो तथ्य सामने आए हैं, वे आर्थिक दृष्टि से इस बात के लिए रेल मंत्रालय को सहायता नहीं दे रहे हैं कि वहाँ पर रेल लाइन डाली जाए।

अध्यक्ष महोदय, अपने क्षेत्र में जाने से पहले मैं रेल मंत्री जी से केवल इतना ही

[श्री रणबहादुर सिंह]

अनुरोध करना चाहता हू कि अपने क्षेत्र से जा कर मैं अपने लोगों को क्या बताऊँ, उन की जो आकांक्षा है कि रेल सेवा हमें मिलनी चाहिए, उस के लिए उन से क्या बहू। अध्यक्ष महोदय, वहाँ पर खुजराह जैसा स्थान है जहाँ पर रोज हजारों लोग जाते हैं। इस के आवाला वहाँ पर लाटमस्टॉन के इतने बड़े रिजर्व है कि शायद इतने बड़े रिजर्व देश में और कहीं नहीं है। साथ ही साथ, अध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री जी को यह भी पता है कि अभी अभी पेट्रोलियम मंत्रालय ने एक एंसा आदेश निकाला है कि बस सेवा 500 मील से अधिक पर नहीं जा सकेगी। हमारे क्षेत्र में मारा यातायात केवल मडको पर आधारित है, केवल बसों के ऊपर लोग वहाँ पर यात्रा करते हैं और अब जबकि पेट्रोलियम मंत्रालय की ओर से इस तरह के आदेश चले जाएंगे तो वहाँ पर यातायात सम्भवतः अब बिल्कुल ठप्प होने वाला है। तो मैं यह पूछना चाहता हू कि अपने क्षेत्र के लोगों को मैं क्या बताऊँ क्या मैं उन से यह जा कर कहूँ कि आज भी हमारी रेल सेवाएँ पुराने बानून पर आधारित हैं, वह कानून जो कि सौ वर्ष पहले बना था और जो केवल शासकीय सुविधा के लिए बना होगा, जनता की आवाकांक्षा को मूर्तिमान करने के लिए वह अभी नहीं बना होगा और उसी कानून के आधार पर सम्भवतः सर्वेक्षण भी किया होगा। तो मेरे क्षेत्र के लोग सम्भवतः मुझ से यह पूछ सकते हैं कि यदि वह बानून आज भी रेल के सर्वेक्षण के लिए मार्ग-निर्देशक है, तो हम किस दिन की राह देखें जबकि मेरे हमें रेल सेवाएँ उपलब्ध होंगी। क्षेत्र के लोग क्या करें कि रेल सेवाएँ उन्हें मिल जाएँ। वहाँ पर कौन सी बात गम्भीर स्थिति की जाए ताकि रेल की सेवा उस क्षेत्र को उपलब्ध हो सके। मैं केवल मंत्री महोदय से इतना ही माग दर्शन चाहता हूँ। यदि आर्थिक दृष्टि से लाभदायक होने पर भी वहाँ रेल सेवा प्रदान करना सम्भव नहीं है तो रेल सेवा की सुविधा उपलब्ध हो सके,

इसके लिए क्या किया जा सकता है? क्या वहाँ के लोग धरणा दे उतपात मचाएँ अथवा वहाँ पर कोई बाह्य से परिस्थिति तैयार हो और ला एंड आर्डर की सिंबुलेशन फ़ायट हो तभी रेल सेवाएँ वहाँ उपलब्ध आप कर सकेंगे? वहाँ सब चीजें उपलब्ध हैं। खजुराहो है, वहाँ पर लाइम स्टोन के भंडार हैं, बाणसागर बाध बनाया जा रहा है। अब आपको इनके सिवा और क्या चाहिये। भोग साहब कहते हैं कि पैसा की कमी है। मैं बहना चाहता हूँ कि आप बताएँ कि पैसा किन किन कामों के रास्ते में अडचन बना है? जो चीज तय कर ली जाती है उसके लिए पैसा आ ही जाता है। आप आश्वासन दे दें कि जब पैसा आ जाएगा तभी रेलवे बन जाएगी।

मैं मंत्री महोदय के समक्ष एक और दिक्कत रखना चाहता हूँ। वह दिक्कत उस क्षेत्र में सम्बंधित है यहाँ रेलवे लाइन और रेल जहाँ चलती है। मैं न्यू वटनी मीरबा लान की बात कह रहा हूँ। उस लाइन पर रोज दो तीन कोयले की ट्रेज चलती है। वहाँ पर मडको भी नहीं है। बरसात से किसी व्यक्ति को एक जगह से दूसरी जगह जाना होता है तो उसको तैरना पड़ता है, अपने कपड़े सिर पर बांध कर नाला को पार करना पड़ता है। वहाँ पर ट्रेन चलती है लेकिन उस पर लोगों को चढ़ने की इजाजत नहीं है, उस में केवल कोयला जाता है। उस कोयले की ट्रेन में क्या यह सम्भव नहीं है कि एक कम्पोजिट बोगी लगा दी जाए जिस से फर्ट और सीविड क्लास का एक ही डिब्बा हो, और फर्ट नहीं तो केवल सीविड क्लास का हो? वहाँ पर लोगों को इस परिस्थिति में क्यों डाला जाता है नालों पर वे अपनी जान को जोखिम में उठाते तैर कर एं स्थान से दूसरे स्थान पर जाएँ।

अपने क्षेत्र के लोगों की जो आकांक्षाएँ हैं उनको मैंने महोदय मंत्री के सामने बार

बार रखा है। मैं उन से केवल यह चाहता हूँ कि मुझे वह कोई ऐसी बात बता दे ताकि सल समाप्त होने के बाद जब मे अपने क्षेत्र में जाऊ तो लोगों को यह सक् वि रेल मंत्रालय सौ वर्ष पुरानी साम्राज्यवादी नीतियों पर आज स्वतंत्र भारत में नहीं चल रहा है बल्कि जन आशावादी की प्रति करने में उसका जो दृष्टिकोण है वह सहानुभूतिपूर्ण है और वहां लागू की समस्याओं को सुलझाने के लिए तत्पर है।

SHRI N. K. SANGHI (Jalore): I rise to support the Supplementary Demands for Grants for Railways for the year 1974-75. In fact this is a second supplementary budget brought forward by the Railway Minister in the same year and this Budget has tried to raise the revenues to the extent of Rs. 140 crores raising fares and freights by 36 per cent. in the whole year.

I have gone through the speech of the Railway Minister which was followed by the Supplementary Demands. I would not call it a Supplementary Demands in the strict sense of the term, I would call it a second Supplementary Budget.

The question is that it is very dismal picture of its finances that the Railways have completely failed to discharge its duty towards the nation. The railway finances are like a mirror of the nation and this Supplementary Budget gives us a feeling that this mirror has blurred.

The resources of the railways have gone down to a low level now, especially when we have been told that the freight and originating freight traffic and passenger traffic have gone down to a low level in the last three months.

What is the situation? The railways are expected during 1973-74 to carry 192 million tonnes. But it only carried 185 million tonnes. There was an assurance that they would carry 25 million tonnes extra than the 1973-74 targets and that there will thus be

an originating freight traffic of 217 million tonnes, that is, 54 million tonnes per quarter. But it could succeed only to the extent of carrying 42 million tonnes which means a shortfall of 12 million tonnes which in terms of freight amounts to Rs. 92.45 crores of deficit.

12-45 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

Regarding passenger traffic, we have lost 150 million travellers in three months. That is to say, 150 million people travelled less in three months. Even if we reduce the strike period, we have lost 40 million travelling passengers. I do not know who fixes the targets, whether it is the Railway Ministry or the Planning Commission. I want to know what steps are being taken to achieve the targets in the coming nine months of the year. It is advisable that the targets have to be kept as per the previous year's actual performance, rather than make imaginary targets and make all the deficit revenues. The workers of the Railways are completely demoralised and disgruntled and the efficiency has gone down to the lowest ebb. We have raised a total revenue of Rs. 276 crores in the two budgets, Rs. 136 crores in the first Budget and Rs. 140 crores in the Supplementary Demands for Grants for the whole year. We also heard from the Minister on Supplementary Grants since Supplementary Grants are not followed by speeches, we consider this also as Second Budget. In the Budget speech we have been told that 'The common man has been spared by not raising freight on foodgrains, edible oil, milk and vegetables'. But the point is, has the common man been helped really? At one time the prices of these essential commodities were very low and a small increase in the price would have made the difference in the end price. But now the price of the essential commodities is sky-high. Now the position is, a small increase in the freight of these goods would not increase the price of these goods.

[Shri N. K. Sanghi]

Today the wheat procurement price is Rs. 105 and the sale price is Rs. 135 a quintal. And, even if you want to raise Rs. 2 for a bag, the wagon would have got you extra, Rs. 500 to Rs. 600 worth of freight. This is my point. This would have given you larger revenues without increasing the prices of the essential commodities.

The Finance Minister levied excise duty on certain essential raw materials like copper, DMT, Caprolactum. Though these were essential items, he said he was mopping up the extra profits here. If he can levy excise duties on these items (which are essential for production), why a small levy could not be raised on the essential commodities in respect of rail transport, so that the Budget is balanced, rather than raising freights with the high-rated and other goods traffic and fares to the poor passengers? In fact, the law of diminishing returns has started operating. That is to say, the more freight and fares you raise, the lesser traffic of goods and passengers you will get. This is the crux of the matter, here.

When you have raised these freights and fares, you have not mentioned as to what steps you have taken to improve the efficiency of the Railways, to reduce the inefficiency and infructuous expenditure.

I would like to refer to the Seventy-ninth Report of the P.A.C. This is at page 9. We have been told there that there was an increase of 21 per cent in operating kilo-metre cost between 1967-68 and 1970-71. We should have been told as to what is the percentage of increase in the operating kilo-metre cost between the years 1970-71 to 1973-74. Because your operating cost is increasing gallopingly, this is where you have to have a sort of effective check to see that your operating cost is less.

In the Budget speech you have increased your air-conditioned and First

Class fares and it looks that there is a feeling that in socialism there is no limit to increasing the fares of first class and air-conditioned class. The reasoning of air condition charges to be made equal to air fare has no justification. If you want to have real socialism, then, you must provide seats and guarantee accommodation for the last class—second class now—of travelling public and only when they have been provided, then only, you may think of providing first class coaches and only when you have sufficient coaches to take care of these passengers, you can provide air-conditioned accommodation. In fact, it would be a better to remove these air conditioned coaches rather than keep them and increase the fares which are now higher than air fare. Now a stage has come when the Railways have come to the lowest level of their efficiency.

Now, Sir, I would like to take up the matter concerning the efficiency in coal economy. When Shri Nandaji was the Railway Minister he brought a ten point efficiency programme. He wanted to save coal and diesel oil and wanted to bring the trains to the Stations punctually. What has happened to it?

I would like to quote a line from the Seventyninth Report of the Public Accounts Committee which has come to us only in March, 1973. This is what they say on page 26 of this report. I quote:—

"The Committee are concerned over the unprecedented increase in the missing and unconnected coal wagons on the Railways during 1970-71."

In the 79th PAC Report we are told that the value of missing coal amounts to Rs. 29.57 crores. The report further says in the next page:

"The Railways have paid compensation on missing private coal wagons to the tune of Rs. 90.11 lakhs during 1970-71. The Committee expect that there ought to be a thorough check of the position in this regard."

This is the position. And you are losing coal of the value of Rs. 29 to 30 crores belonging to the railways and paying 90 lakhs by way of compensation to the private coal wagons. What have you done to minimise this loss at least in the current year? We would expect that in the current year the loss should be very much reduced. What is the loss during the current year? The Seventyninth Report of the P. A. C. again says:

"The percentage of missing coal wagons in relation to the total loco coal loading which was 4.2 in 1965-66 jumped to 7.1 in the subsequent year and further increased to 8.8 in 1970-71."

This is the percentage of missing coal wagons. It is a very high percentage. How are you going to effect improvements in this regard? Besides this, we have no statistics for the current year and for the previous year to show as to which way the Railway Administration is going.

As regards the quality of coal, year after year, it has gone down in quality. As per rules and regulations, about 5 per cent of the coal loaded from the colliery should be checked by the railways. But, we find from the report of the Public Accounts Committee that only 2 per cent of the wagons of coal has been checked. The quality of coal loaded is very inferior. Even after nationalisation, we have lost the coal content. We find that as high as 23 per cent of the wagons were found to be below specification. This percentage rose upto 30 per cent in 1969-70 and still further upto 59 per cent in 1970-71. During 1971-72, the percentage of wagons found sub-grade was as high as 100 per cent on Eastern and North-east Frontier Railways.

Since you have rung the Bell I would like to suggest points only. I now come to wagon turnaround. The wagon turnaround is defined as the time interval which elapses between two successive utilisations (Loadings) of a wagon. I do not know how much time you will take to improve your wagon turnaround. There has been a deterioration in wagon turnaround. I do not know how much time you are going to take to improve this position. We should be told about the third terminal for Delhi. Is it Barar, Nazamuddin, Safdarjung or East Patel Nagar. In PAC Report there is a reference about the hiring of costly computers purchased from the Multi-national Corporation (IBM). Its C & F cost comes to Rs. 6.14 lakhs. Hire charges paid up to June 1972 came to Rs. 50.17 lakhs. But for devaluation of rupee in 1966, the hire charges would have been Rs. 30.64 lakhs. The hire charges were mentioned in dollars and not in rupees who was responsible for this sort of working? These are some of the matters which have been brought to the notice of the Ministry of Railways. We would like to know what has been done by them after the report of the P. A. C.? Unless we give attention to the importance of public transport, I do not think by merely raising these freights and fares you would be able to get finances for the railways.

MR. DEPUTY SPEAKER: Like great King Canute of old I will not try to command the waves to be still, I will also not try to command time to stand still but I would like the House to help me as to how to conduct and dispose of the business. I was told that we are to take up the motion of Sri Vaipayee at 2.30 P.M. after disposing of these railway demands and Appropriation Bill. We have another Bill to which we have allowed one hour.

My good friend, the Minister for Parliamentary Affairs has sent me names of only 40 more Members from

[Mr. Deputy Speaker]

his Party to speak and I find that from among the Opposition there are eight more hon. Members who want to speak. On top of it there are four or five other hon. Members and redoubtable Members—I emphasise the word 'redoubtable'—who have given certain points to speak on the Appropriation Bill and many of them are very skilled in rules and procedures. You tell me how should I manage this to enable us to give one hour for the other Bill and to take up motion of Shri Vajpayee at 2.30 P.M.

AN HON MEMBER: Let us extend the House for one more day.

THE MINISTER FOR PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI K. RAGHU RAMAIAH): No, No. We will finish it today.

13 hrs.

SHRI P. M. MEHTA (Bhavnagar). Mr. Deputy-Speaker, Sir, the railways is the biggest factor to keep the prices high and this increase in fares and freights will push the prices further up. There is no justification to increase the fares in the third class and the freight in the essential commodities. I will come to it later.

I would like to make one important point, that is, regarding the construction of Bhavnagar-Tarapur railway line. This proposal is pending before the Railway Ministry and the Railway Board since long. This is a long pending proposition made by Government of Gujarat. I would urge the Railway Minister to attend to this thing. Sir, I would request you to pull up the Minister and ask him to hear what the Member says. I am making the point that there is a long pending proposal regarding the construction of Bhavnagar-Tarapur broad gauge railway line. Sir, all the Governments in Gujarat, Dr. Jivraj Mehta's Government, late Balwantrao Mehta's Government, Shri Hitendra Desai's Government, Shri Ganshyam Oza's Government and the Administration under the Presi-

dent's Rule including the former Governor Shri Shriman Narayan and the present Governor Shri Viswanathan, have given top priority to this. But, Sir, Railways are not coming forward to implement this important project. Now, Gujarat is in the grip of drought and thousands of labourers, educated youth, uneducated youth and farmers are without any work today in Gujarat. Sir, if this project is implemented, it will create a good deal of employment. Sir, this House will recall that during the last drought in Maharashtra, the Prime Minister announced the decision of the Government to take up the construction of four railway lines in Maharashtra for the relief of the drought stricken people. Why not the same to Gujarat? Sir, recently, the Governor has given a proposal for the implementation of this project, Bhavnagar-Tarapur broad gauge line, for the drought-stricken areas. It will not only give relief to the drought stricken area, but, since it is a work of a permanent nature, will also boost the economy of this backward area of Bhavnagar as well as other districts of Gujarat. It is also economically viable and remunerative. Not only that, Sir, Government of Gujarat has given an assurance to make good the deficit if any deficit occurs at the end of the sixth year. This assurance has been given and Gujarat Government is also ready to give the land on the same terms on which Government of Maharashtra has given the land. These are the assurances given by the Government of Gujarat. Therefore, Railways should implement this long-pending proposal, construction of Bhavnagar-Tarapur railway line. Sir, as I mentioned, all the Governments in Gujarat, right from the beginning have recommended this and have given top priority to this.

Now, Sir, regarding the third class fares. This is a terrific increase. Sir, I would request the Railway Minister Mr. L. N. Mishra to hear me.

AN HON. MEMBER: He is hearing.

SHRI P. M. MEHTA: Are you reading or hearing?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI L. N. MISHRA): I am hearing.

SHRI P. M. MEHTA: You are reading. You are not hearing.

SHRI L. N. MISHRA: You go on. I am hearing you allright

SHRI P. M. MEHTA: How can you read and hear, at the same time?

Sir, my friend, Mr. Dandavate says that he is able to do many things at a time.

MR. DEPUTY-SPEAKER: One mistake that we always commit is to judge others by our own standards.

SHRI P. M. MEHTA: Sir, I would like to ask him this question. When did he travel last in third class? Could he tell me? He cannot dare reply on this point

MR. DEPUTY-SPEAKER: You make your point. I am hearing you.

SHRI P. M. MEHTA: Sir, he has increased the third class fares in an unreasonable manner. Recently, I travelled from Ahmedabad to Delhi and from Delhi to Bhavnagar by third class.

श्री शंकर दयाल सिंह (चतरा)
उपाध्यक्ष जी, माननीय मेहता जी कह रहे हैं कि अभी अभी उन्होंने ने थर्ड क्लास में टुवल किया है। मैं उन को बताना चाहता हूँ कि अब थर्ड क्लास नहीं है, बल्कि उस की जगह सेकेन्ड क्लास हो गया है।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Let us not lose more time. You are familiar with the saying that a rose called by any name smells as sweet. Third class called by any name, second class or even first class remains third class or second class, called third class remains second class.

SHRI P. M. MEHTA: I thank my friend Shri Shankar Dayal Singh. This

is a historic contribution of Shri L. N. Mishra. Overnight he elevated the third class passengers to the glory of second class, without giving any additional facility or amenities the fares had gone up. This is the socialist approach to remove class disparities.

My accommodation was reserved in a two tier compartment.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Do you want to tell us all these personal stories?

SHRI P. M. MEHTA: He never travels in third class. What does he know about it? His General managers never care to go and see the third class compartments. He has now come to the House with a proposal to increase fares and freights.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have more than made your point.

SHRI P. M. MEHTA: The old third class.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now called the second class, may be called first class very soon.

SHRI P. M. MEHTA: The two tier compartment was an old third class compartment, it was written by chalk that it was two tier sleeper coach. Is this the way? There were no safety bolts inside, no fans, no lights, no water.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I am telling you that these points, no light, no water, no food, are not made by you for the first time; every other Member who has spoken has made that point, not only this time but on every occasion when there was a debate on the Railway Demands.

SHRI P. M. MEHTA: I shall now come to the second point.

MR. DEPUTY-SPEAKER: We are losing more time... (Interruptions)

श्री वाजपेयी अक्षय शर्मा (सीतामढ़ी) :
उपाध्यक्ष जी, चाहे रात को 12 बज तक
बैठना पड़े हम बैठने के लिये तैयार हैं। हम
रुब को बोलने वा प्रवसर दिया जाय। आप
समय बढ़ा दीजिये। मैं बोलता ही रहूंगा नहीं
तो आप टाइम बढ़ाइयें।

(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: I am on my legs; nothing is going on record. When I am trying to restrain one hon. Member some other members get up and raise their voices. I do not know how we can conduct the proceedings in this way. I was trying to point out to Mr. Mehta the tightness of time. He has taken almost ten minutes and he wants to go on and on. Other Members are anxious to speak. How is it possible? Is it fair?

SHRI P. M. MEHTA: May I make a small point?

MR. DEPUTY-SPEAKER: You may make the point and then sit down.

SHRI P. M. MEHTA: I will be brief. When the Janta for Ahmedabad leaves Delhi at 6.45 hundreds of passholders enter the train and they occupy the reserve berths and seats. The conductors dare not enter the coaches; it will create a law and order problem for them if they enter. I appeal to the railway authorities to go to the platform and see the condition for themselves and ensure that proper facilities are provided on the Jayanti Janata bound for Ahmedabad.

Some Hon. Members rose—

MR. DEPUTY-SPEAKER: I can't do the impossible. I will do my best. I have so many names in front of me. It is not my duty to pick up a fight with every member and shut him out. I am not going to run the House in this manner. I would call these names in their order and I would request them to confine their remarks to 5 minutes

each. If the members cooperate, we shall try to finish it. If we cannot, I shall have to go by the desires of the members of this House.

श्री स्वामी महापालम्बजी (हमीरपुर) :
उपाध्यक्ष महोदय, मैं कम बोलने वाला हू।
युझे यह दुख है कि भारी रेलवेज जो कि एक
फायदे की चीज होनी चाहिए, श्री, वह फायदा
न दे कर, आज हम को नुकसान दे रही हैं।
कुछ चीजे ऐसी होती हैं जिन से इन्कम
होती है और कुछ चीजे ऐसी हैं जिन से
इन्कम नहीं होती। खेत में जो बाढ़ रुकी
होती है, उस से कोई इन्कम नहीं होता है
लेकिन उस के अन्दर खेत में जो गल्ला पैदा
होता है, वह फायदे की चीज है, लेकिन अगर
गल्ले का रखवाला ही गल्ला खा जाए, तो
क्या किया जाए। इसलिए मैं यह कहना
हू कि जब आप की रेलवेज आप को फायदा
नहीं देती है, तो इन को आप टाटा वा बिडला
या मूल्क के दूसरे ऐसे लोगों को ठेके पर
भोप दीजिए। क्या फायदा है इस को अपने
पाम रखने में जबकि इस में आप तान अरब
रुपये का नुकसान दिखाते हैं। यह फायदे
के लिए चीज है या नुकसान के लिए? मैं
जानता हू कि इस समय देश में हालत खराब
है और विरोधी पार्टियों में इतनी समर्थन
नहीं है कि वह उस को ठीक कर सके। हमारी
कांग्रेस के अन्दर ही ऐसी ताकत है और इतना
बड़ा बहुमत है लेकिन मैं यह नहीं समझता
कि इस के मातहत रेल के अन्दर 3 अरब
रुपये का नुकसान होना चाहिए। इस में
तो 3 अरब रुपये का फायदा होना चाहिए,
परन्तु मालूम होता है कि कुछ फायदा होने
वाला नहीं है।

हमारा बुन्देलखण्ड बहुत पिछड़ा हुआ इलाका
है। वहां कोई रेल लाइन नहीं है लेकिन
मैं इस समय यह नहीं कहता कि आप वहां
पर रेल लाइन बनवा दें। मैं तो यही कहता
हू कि इस रेलवे से आप को इन्कम क्यों नहीं
होती है और इतना बाटा क्यों हो रहा है।

अप्रेमों के जमाने में तो घाटा नहीं होता था बल्कि इन्कम होती थी। इस का कारण यह है कि आप के यहाँ चोरी होती है, बिना टिकट सफर होता है, और जो चोरी करता है, उस को सजा नहीं होती है। मैं आप को ऐसे बहुत से उदाहरण दे सकता हू। आप के स्टेशन मास्टर होते हैं वे झूठे दावे करवा देते हैं। बेगनों में भूसा भरवा देते हैं और कह देते हैं कि इस में फला कीमती थाल था। आप को जो स्टेशन मास्टर है वह 50 हजार रुपये का दावा करवा देता है और उस पैस को, जो कि उन को क्लेम के रूप में मिलता है वे आपस में बाट लेते हैं। इस तरह की बदमाशी आप के स्टेशन मास्टर करते हैं और इस में आप को बड़ा नुकसान होता है। मैं आप को सही बात बताता हू। मैं एक छोटा सा देश भक्त हू। पार्टी देश के लिए होनी है न कि देश पार्टी के लिए होता है।

श्री नरोत्तम प्रसाद यादव आप काग्रेस पार्टी में है।

श्री स्वामी ब्रह्मानन्द जी वही पार्टी असली पार्टी होती है जो देश का भला कर सकती है। आज आप देखें कि दम को क्या हालत हो रही है। मैं आप को एक उदाहरण देता हू जिस में सब को समक लाना चाहिए। मैंने एक बार विदेश के एक प्रखबार में पढ़ा था कि किसी पार्क में एक नौजवान स्त्री और एक नौजवान घूम रहे थे। पुलिस के लोगों ने कहा कि यह बदमाश औरत किस आदमा को लिये घूमता है। वह उस के पास पहुँचे और उन्होंने उन स्त्री से कहा, 'यह तेरा कोन है?' उसने कहा कि यह मेरा पति है। तो उन लोगों ने कहा कि नहीं, यह तेरा पति नहीं है कोई बदमाश है। इस पर उस स्त्री ने घाटा मारा। बाद में वो लोग उन दोनों को पकड़ कर थाने में ले गये। रात का समय था। जो घर उस समय ब्रह्मा का पुलिस मिनिस्टर

भी घूम रहा था और वह यह सब देख रहा था। वह भी उन के पीछे पीछे थाने चला गया और उन दोनों स्त्री-पुरुष को उस ने छुड़वा दिया और उन पुलिस अधिकारियों को बन्द करवा दिया। अगले दिन पुलिस मिनिस्टर ने इन्तीफा दे दिया। लोगों ने पूछा कि आप ने तो न्याय दिया था लेकिन फिर भी आप ने इन्तीफा दे दिया। तो उन्होंने कहा कि मेरे विभाग में ऐसी बदनायती क्यों आई है? इसलिए मैंने इन्तीफा दिया है और चाहता हू कि कोई ताजा विभाग वाला व्यक्ति कार्य करे ताकि विभाग में बदनायती न आ सके। तो आप यह देखें कि एक वह देश है जहाँ मिनिस्टर विभाग में बदनायती आ जाने पर ही इन्तीफा दे देते हैं, दूसरी तरफ हम लोग इस बारे में अपनी जिम्मेदारी ही नहीं समझते। कुर्सी घर का चीज समझ ली है कि कुर्सी मिल गई तो उस में ही चिपट जाते हैं। क्यों घाटा पड़ता है? तो मैं कहता हू कि अगर श्री एल० एन० मिश्र से यह विभाग नहीं चल सकता है, तो छोड़ दें और ये जो और नौजवान बडे हैं, वे इसको समझे। मैं चापलूसी पसन्द नहीं करता हू। हडताल होने का क्या कारण है? क्यों हडताल हो, क्यों चोरी हो और क्यों आप के स्टेशन मास्टर बदमाशों करें? इन बातों की जिम्मेदारी सरकार का है। मैं पहले भा कह चुका हू कि हमारी पार्टी के सिवाय विरोधी पार्टियों में ताकत नहीं है, जो इस को ठीक कर सके। मैं विरोधियों का दुश्मन नहीं समझता। जो भी पार्टी होती है, वह देश के लिए होता है और वह देश का भला कर सकता है। हमारी कांग्रेस में ताकत है, इसलिए मैं कांग्रेस में हू। जब मैं समझूंगा कि यह निष्कर्षों को पार्टी हो गई है, शराबीयों का पार्टी हो गई है, भ्रष्टाचारियों का पार्टी हो गई है, तो मैं इस को बदामन नहीं बलूंगा चाहें मैं अकेला ही क्यों न रहू। गांधी जी ने कहा था 'अकेला चल' मैं अकेला चलूंगा, अकेला कहूंगा गांधी जी के नाम पर। जो भ्रष्टाचार इस

[श्री स्वामी ब्रह्मानन्द जी]

वक्त ब्याप्त है, मैं इस को पसन्द नहीं करता हूँ ।

श्री रामकंठर (टोंक): उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे अनुदान की पूरक मांगों की बहस में भाग लेने के लिए खड़ा हुआ हूँ । मैं इस अनुदान की अनुपूरक मांगों का विरोध करता हूँ ।

दोनों तरफ़ के सदस्यों के जितने भी भाषण हुए हैं, उन में उन्होंने कहा है कि रेलवे में जो अकुशलता है, रेलवे में जो कर्मचारी हैं उन में भ्रष्टाचार है और नाना प्रकार की जो बाधाएँ हैं, उन से आज जनता बहुत दुखी है और शासन को चलाने वाले जो अधिकारी हैं, वह उन से संतुष्ट नहीं हैं । मिनिस्टर साहब ने अपने भाषण में जो असंतुष्टता प्रकट की है, इस कारण से यह रेलवे का प्रशासन चलना बहुत ही असम्भव दिखाई देता है । उपाध्यक्ष जी, मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूँगा कि आखिर आप ने इस के लिए कोई कारण भी बूढ़े हैं । आप की जितनी भी सौ सौ किलोमीटर की दूरी की छोटी छोटी रेलवे लाइन है, वे 6, 7 घंटे लेती हैं । इसका क्या कारण है, यह आप को देखना चाहिए । जितनी भी आप की छोटी छोटी रेलवे लाइन है वे धीमी गति से चलती हैं और इस वजह से बहुत से लोग उन में आना जाना पसन्द नहीं करते हैं । मेरे क्षेत्र में उदयपुर से टोक तक जो रेलवे लाइन का तकरीबन सौ किलोमीटर का टुकड़ा है, वह सौ मील की दूरी को पूरा करने के लिए रेलवे 7 घंटे ले लेती है । इसलिए लोग यह सोचते हैं कि कौन 7 घंटे खराब करें । इस से भी आप को घाटा होता है । इसलिए जितनी ये गाड़ियाँ हैं, उन की आप रफतार तेज़ कीजिए ।

दूसरा मेरा निवेदन यह है कि जब से वह चुनाव प्रणाली चली है तब से राजस्थान

की ओर रेलवे मंत्रालय का कोई ध्यान नहीं गया है और राजस्थान का हरेक इलाका जो पिछड़ा है, उस का कारण भी यही है । एक ओर तो वहाँ कभी बाढ़ आ जाती है और कभी सूखा उसे घेर लेता है और दूसरी तरफ़ भारत सरकार का राजस्थान की तरफ़ विशेष ध्यान नहीं है । जितनी भी नई रेल लाइन बनती हैं, वह दूसरे प्रदेशों को मिल जाती हैं और राजस्थान में कोई नई रेल लाइन नहीं दी जाती है, मैं आप से यह निवेदन करूँगा । और प्रधान मंत्री जी से मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि एक दफा आप राजस्थान के किसी सदस्य को रेलवे मंत्री बनने का मौका दें ताकि राजस्थान का डेवलपमेंट हो सके । ताकि राजस्थान का भी थोड़ा बहुत डेवलपमेंट हो सके ।

कोटा से अजमेर वाया देवली केकड़ा गाडी के बारे में पिछले संशन में, बजट संशन में मंत्री महोदय ने जवाब दिया था जोकि नकारात्मक सा ही था । उस उत्तर से राजस्थान की जनता को कोई मन्तोष नहीं हुआ है । अगर आप ने इस तथा दूसरी कुछ लाइनों के बारे में काम चालू किया तो लोगों को काम मिलेगा । और वहाँ लोगों को रेल से सफर करने का लाभ भी मिलेगा । मैं चाहता हूँ कि इस ओर आप ध्यान दें ।

अहमदाबाद रेलवे लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए आप पिछले साल प्रस्ताव लाए थे लेकिन वह काम आगे नहीं बढ़ा है । मैं चाहता हूँ कि इस काम को आप आगे बढ़ाएँ ।

मैं कैदीनों बारे में जो कमेटी है उसका मॅम्बर रहा हूँ । मैं कहना चाहता हूँ कि आप रेलवे स्टेशनों पर कैदीन एंसाट करते समय—शैंड्यूल्ड कास्ट्स और शैंड्यूल्ड ट्राइब्स का किस्कुल ध्यान नहीं रखते हैं, उनके बास्ते कोई रिजर्वेशन आपने नहीं कर रखा है, उनको कोई कैडीनों आप एंसाट

नहीं करते हैं। इस और भी आपका ध्यान जाना चाहिये और उनका कोटा फिक्स करके उनको आपकी कंटीन एलाट करनी चाहिये।

जहा तक सर्विसिस मे रजिबेशन का सम्बन्ध है क्लास वन मे शीड्यूल्ड कास्ट्स और शीड्यूल्ड ट्राइब्ज का कोटा जीरो है। क्लास दो में शीड्यूल्ड कास्ट्स का तीन परसेंट है और शीड्यूल्ड ट्राइब्ज का जीरो है। क्लास तीन मे फ्राट परसेंट है और क्लास चार मे पद्रह परसेंट है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि उनको उनका पूरा कोटा मिलना चाहिये। इन जातियो के लोगो को कोई प्रोत्साहन आपकी ओर से नहीं दिया जाता है। मैं चाहता हूँ कि आप ऐसी व्यवस्था करे ताकि सभी क्लासिस मे इनका कोटा पूरा हो सके।

श्री चंद्रक प्रसाद (बलिया) नई रेलवे बिछाना देश के विकास के लिए बहुत आवश्यक है। देश के जो पिछड़े हुए भाग है वहाँ पर अगर रेलवे लाइये बिछेगे तो न केवल उन इलाको का विकास होगा बल्कि—रेलवे का जो घाटा है उसकी पूर्ति भी कुछ हद तक हो सकेगी। उससे रेलवे की आय भी बढ़ेगी। मैं आपकी प्रशंसा करता हूँ और आपका बड़ा आभारी हूँ कि आपने बैकवर्ड एरियाज मे रेलवे लाइने बिछाने का काम आरम्भ किया है लेकिन इसकी जो गति है, जो स्पीड है वह बहुत धीमी है और साथ ही इस मे एक रूपता नहीं है। इसके बारे मे मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ। जो समद सदस्य बैकवर्ड एरियाज से आते है और जो रेलवे लाइनों की माग कर रहे है उन सब का आप सर्वे करा लें और उनका एक मास्टर प्लान बना लें और धीरे धीरे एक एक करके उनको आप हाथ मे लेते जाएँ। उनको पता लग जाना चाहिए कि उनके एरिया की बारी कब तक आएगी। इस मामले मे आपकी यूनिफार्म पालिसी बना कर चलना चाहिए। जहा तक एक रूपता का सम्बन्ध है वह भी नहीं आ पाई है। आप बिहार को ही

ले। उत्तर बिहार का दक्षिण बिहार से अभी तक भी सम्बन्ध नहीं जुड पाया है। इस बास्त एक-रूपता आप लाये और यूनिफार्मली एक पालिसी बना कर उस पर आप चर्चें। उत्तर प्रदेश, बिहार, मध्य प्रदेश, राजस्थान, आदि मे जो बैकवर्ड एरियाज है और जहा रेलवे लाइन बिछाने की माग है, उन सब के लिए आप एव मास्टर प्लान बना लें और धीरे धीरे उन लाइनों को हाथ मे लेते जाएँ। इससे लाभ यह होगा कि लोगो को पता चल जाएगा कि कब तक उनकी बारी आने वाली है। मैं रेल मंत्री की एक बात के लिए प्रशंसा किए बगैर नहीं रहा सकता हूँ। रेलवे बोर्ड उनको इस मामले मे आगे नहीं बढ़ने दे रहा था लेकिन उन्होंने इसकी परवाह न करके आगे कदम बढ़ाया है और सर्वेक्षण का काम हाथ मे लिया है। सारे देश का सवागीण विकास हाँ मके और आपकी आमदनी भी बढ़ सके इसके लिए आवश्यक है कि आप पिछड़े क्षेत्रों को प्राथमिकता दे रेलवे लाइने बनाने के मामले मे।

अब मैं कुछ रेलवे लाइनों के बारे मे जो बहुत देर से माग की जाती रही है, उनको आपके सामने रखना चाहता हूँ। मधुपुर से बासुकीनाथ होते हुए दुमका तक नई बडी लाइन का निर्माण आप कराएँ। मधुपुर का प्रधान कार्यालय दुमका मे आज तक भी आजादी के 26 वर्ष व्यतीत हो जाने के बाद सीधा रेल सम्पर्क नहीं हो सका है। इस और आप ध्यान दे। मधुपुर मे दुमका तक अगर रेल लाइन बिछाई गई तो इसमे खर्चा भी बचेगा क्योंकि मधुपुर एक बहुत बड़ा जकधान है और वहा बहुत सी लाइने आ कर मिलती है। समस्तीपुर से बनेपुर, अससोल के बीच मे टाटा एक्सप्रेस नाम से नई ट्रेन चालू की जाएगी तो उत्तर बिहार के छपडा, समस्तीपुर, वैशाली दरभंगा, मधुवनी, कटिहार, सहरसा जिले तथा असम तथा उत्तरी बंगाल के लाखो लोग लाभान्वित होंगे। अब तक इस प्रश्न पर सीधा सम्पर्क दक्षिण बिहार से नहीं है।

[श्री चन्द्रिका प्रसाद]

असंसोल से हावड़ा के लिए स्टील एक्सप्रेस चालू की जाए जो मुख्यतः असंसोल, रानीगंज, दुर्गापुर, खमका, बर्दवान हावड़ा जाए। वर्तमान जो ट्रेन है उसका समय कोल फील्ड से आगे किया जाए अर्थात् हावड़ा मेल 9-30 पर पहुंचे ताकि कर्मचारी समय पर आफिस पहुंच सकें उनको सुविधा हो सके।

समस्तीपुर से मद्रास बाया असंसोल (बनेपुर साउथ ईस्टर्न रेलवे) हो कर एक नई एक्सप्रेस मेल ट्रेन चालू की जाए। वर्तमान में दक्षिण के लिए जितनी भी ट्रेनें हैं वे हावड़ा से ही हैं। बिहार, उत्तर प्रदेश, असम एवं उत्तरी बंगाल के लाखों यात्रियों को इस कारण से असुविधा हो रही है। इस ट्रेन के चालू होने से एक और जहाँ हावड़ा स्टेशन पर भीड़ कम होगी वहाँ दूसरी ओर उड़ीसा के यात्री भी लाभान्वित होंगे। वर्तमान में असंसोल पुरी पैसेन्जर जो है उसके अतिरिक्त एक एक्सप्रेस भी आप दें ताकि यात्रियों को सुविधा हो सके। समस्तीपुर पुरी, असंसोल हो कर नई समस्तीपुर मद्रास एक्सप्रेस के चालू होने से रेलवे को भी लाखों रुपये की अतिरिक्त आय होगी।

मैं यह भी चाहता हूँ कि असंसोल को सुबर्बन एरिया घोषित किया जाए। बर्दवान से असंसोल तक सुबर्बन ट्रेनें बढ़ाई जाएं। इस सम्बन्ध में असंसोल से हजारों प्रस्ताव भी आपके पास आए हैं।

असंसोल से लखनऊ तक एक नई एक्सप्रेस गाड़ी भी दी जाए। इस गाड़ी के चालू होने से असंसोल, दुर्गापुर रानीगंज के कोल के इस्पात अंचल के श्रमिक जो मुख्यतः उत्तरी उत्तर प्रदेश, बिहार आदि के हैं लाभान्वित होंगे।

सोनपुर-बनारस के बीच एक नई एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाए। ऐसा आपने किया तो सोघा बिहार और उत्तर प्रदेश का सम्बन्ध हो जाएगा।

वाराणसी-दार्जिलिंग एक्सप्रेस एक ट्रेन चालू की जाए। इसकी बहुत दिनों से मांग हो रही है।

मलयाली-मीटिंग लाइन जो मीटरगेज है इसको ब्राड गेज में कनवर्ट आप करें। इसका सर्वे हो चुका है। खेवशन भी इसकी है। लेकिन इसको प्रायोरिटी नहीं मिल रही है। इसको आप प्रायोरिटी दें। बेकबर्ड एरिया को यहाँ विकसित करने का यह एक मात्र साधन है। बनारस छपरा होड़ी लाइन को बड़ी में कनवर्ट किया जाए।

शाहगंज से इंदारा और इंदारा से बलिया बड़ी लाइन की जाए। बलिया जनपद को विकसित करने के लिए बेलथरा रोड से बाया सिकन्दरपुर मनियर बांसदी होते हुए बलिया तक नई लाइन बिछाई जाए।

बेलथरा रोड से बाया नगरा, एसड़ा में इंदारा और बलिया की लाइन में मिला दिया जाए ताकि यह पूरा जनपद विकसित हो सके।

कानपुर और पटना के बीच में गंगा पर पुल बनाने की बात चल रही है जिस की हम लोगों ने कई बार मांग की है और रेशा मंत्री ने ध्यान-बासन भी दिया है। इस पुल को बक्सर और उच्चियारघाट के बीच बनाया जाए और बक्सर को बलिया से बड़ी लाइन से जोड़ दिया जाए।

मैं यह भी चाहता हूँ कि दूसरे दर्जे का किराया न बढ़ाया जाए। रेल यात्रियों की बीमास किया जाए एक लाख रुपये का और सॉफ्ट क्लास के पैसेंजर्स से एक टिकट पर एक रुपया लिया जाए और पहले दर्जे के यात्रियों से दस रुपया लिया जाए जैसे हवाई जहाज में होता है। रेल दुर्घटना होने पर आपको मुआवजा नहीं देना पड़ेगा, बीमा कम्पनी देगी। आप को जो बीस पच्चीस हजार देना पड़ता है वह आपको नहीं देना पड़ेगा और आपकी बचत हो जाएगी। सॉफ्ट क्लास में लोगों को बैठने तक जगह नहीं मिलती है और आप उनका किराया बढ़ा रहे हैं। यह आपको नहीं करना चाहिए। जो फिजूलबर्ची

हो रही है रेलवे में इसको भी आपकी बन्द करना चाहिए। हमने देखा है कि सिकंदराबाद प्लेटफार्म पर रंग रोगन करने पर आप तीन लाख रुपया खर्च कर रहे हैं जबकि उसकी हालत बहुत अच्छी है। दूसरी जगहों पर जहाँ प्लेटफार्म तक नहीं है आप ध्यान नहीं देते हैं और यहाँ आप तीन लाख खर्च कर रहे हैं। इस तरह की जितनी फ़ैज़लख़िया है ये बन्द होनी चाहिए।

डिपार्टमेंटल केटॉरिंग ख़त्म करने आपको चाहिए कि प्राइवेट केटॉरिंग आप शुरू करें। इससे आपको जो करोंबाँ का बाटा हो रहा है वह नहीं होगा और आपको नफ़ा होगा। इसमें अष्टाचार भी बहुत बढ़ा है। मुझे मालूम है कि आगरा के एक इन्स्पेक्टर ने एक महीने में एक लाख रुपया पेटे में कमाया है। यह भी पता चलता है कि इसका बहाव है हटाया जा रहा है लेकिन अब फिर उसका बही रखा जा रहा है।

मैं यह भी चाहता हूँ कि शक्कर, नमक, पेपर, सिमेंट आदि जिनको आन्ध्र प्रदेश में इस्तेमाल करता है उनको इस बढोतरी से मुक्त रखा जाए।

मैं यह भी जाहता हूँ कि स्ट्राइक के दौरान जिन लोगों ने हिंसात्मक काम किए हैं, तोडफोर का है, उनको तो चाहे आप, चापिस नौकरी पर न लें लेकिन बाकी सब लोगों को आप ड्यूटी पर अविलम्ब ले लें। अपील का जो मसला है उसका आप ज्यादा देर लटकाए न रखें और एक साथ आदेश आप दे दें कि उनको ड्यूटी पर बला लिया जाए। ऐसा बूक आप नहीं कर रहे हैं इस कारण से अन्सरोष बढ रहा है और सज़ूर समर्पन हमारी जो नीति है उसको हमसे ठेस पहुँच रही है।

MR. DEPUTY-SPEAKER. Nothing displeases me more than to fight with Members. (Interruptions) I would like today that we part with some sweetness but when I am just half through my sentence, Members take the words out of my mouth. How can we go on like this? I was trying to say that nothing displeases me more than to be deprived of the right of listening to the

Members. I respect every Member's views. When I am placed in this position to shut out Members, I do it with great reluctance. May I request you, that when I run the House and I want to say something, you please do not interrupt.

Now, Shri Ram Deo Singh.

श्री राम देव सिंह (महाराजगंज) : इन अनुदान की मांगों का मैं विरोध करता हूँ। रेलों में आज जितना नुकसान हो रहा है और बिच तरह से इसकी वित्तीय स्थिति नीचे ही नीचे घसती जा रही है, ऐसा आज तक के रेलों के इतिहास में कभी नहीं हुआ। नई रेलवे लाइनों की जो मांग हुई है उसका मैं विरोध नहीं करता लेकिन मैं चाहता हूँ कि जो पुरानी गाडिया चल्ती हैं, जो पुरानी लाइने हैं, उनको तो आप ठीक तरह से मेंटेन करें। हमारा अनभव यह है कि थोडा सा हनमतयया जी के जमाने में जो प्रोग्रेस दिखाई पड़ी थी वह मिश्र जी के आते आते समाप्त हो गई है, दक्षता का अभाव हो गया है। श्री भागवत झा आज्ञाद ने कहा कि श्री जार्ज फरनेंडीस ने इन्ट्रनेशनल कांफ़स में जा कर रेलवे की शिकायत की। मैं समझता हूँ कि देश के तथा दुनिया के कौने कौने में रेलों की जितनी भर्त्सना की जाए थोडी है। इतने बडे त्वास का सामना आज तक रेलों का कभी नहीं करना पडा है। स्ट्राइक किस तारीख की हुई? आप ने रेल को किस तारीख से बन्द कर दिया? हडताल के पहले तो आप खुद ही हडताल पर चले गए। सारी गाडिया सल्वेड करदी और उस जमाने की सल्वेड की गई गाडिया बहुत सी आज भी सल्वेड है। जो जन्ना चल्ती थी छोटी लाइन पर लवनऊ ने आज भी वह सल्वेड पड़ी है, नहीं चलाई जा रही है।

फिर ये जा रहे हैं किराया बढ़ाने की लिस्ट। मैं पूछना चाहता हूँ कि यह लूट जो रेलवे में चल रही है वह कभी आप की नज़रों के सामने आया है? अगर उस लूट को आप बन्द कर दें

[श्री राम देव सिंह]

तो एक नया पैसा भी बढ़ाने की जरूरत नहीं होगी। लेकिन यह रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स जिस को दिन पर दिन आप शक्ति देते जा रहे हैं। आप ने कभी कभी पता लगाने की कोशिश की है किसी स्टेशन पर जाकर के कि किस तरह से रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स रेलवे को लूट का भ्रडडा बना हुआ है? इन फोर्स का एक एक आदमी लूट में लगा हुआ है। मैं इस को चेंलेंज करता हू। गया जिले के पहाड़गंज स्टेशन पर जरा देखेंगे तो वर्षों वर्षों से वहां पदासीन लोग लूट में लगे हैं। कोई उन का ट्रांसफर नहीं कर सकता। किसी का ट्रांसफर होगा तो वह ट्रांसफर लेटर लि कर दिल्ली चला जाएगा, लूटा हुआ पसा खर्च होगा, उस का ट्रांसफर समाप्त हो जाएगा।

हड़ताल के सिलसिले में इस सभ्य सरकार ने इतनी बर्बरता की कार्यवाही की है, जो अपने को समाजादी सरकार कहती है उस ने जितनी क्रूरता दिखाई है उस की कही मिसाल नहीं मिलेगी। मैं भागलपुर जेल में डिटेनशन में था, मिसा के अन्तर्गत बन्द था तो वहा छोटे छोटे बच्चे धनबाद के और समस्तीपुर के पकड़कर लाए गए थे। मैंने उन से पूछा कि क्या तुम रेलवे में काम करते हो? कहा नहीं। हमारे बाप करते हैं। पुलिस गई हमारे बाप को पकड़ने के लिए वह नहीं थे, हमी को पकड़ कर ले आई, मा बहनों को घसीट घसीट कर, उन का मोटा पकड़ कर बाहर निकाला, पानी बिज्जी बन्द कर दी, क्वार्टर से निकाल कर उन में ताले बन्द कर दिए थे अपनी कुछ भायों को ले कर हड़ताल कर रहे थे। उन के साथ इस तरह का क्रूर व्यवहार क्या किसी सभ्य सरकार के लिए उचित था? क्या यह नतिकता थी? उन के साथ इस तरह का दुर्व्यवहार करने का कोई औचित्य था? मैं आप से पूछना चाहता हूँ कि क्या आप को जूडिशियरी में विश्वास है? न्यायपालिका के न्याय में आप को विश्वास है? अगर होता तो संविधान की धारा 311 के अन्तर्गत कलकत्ता हाईकोर्ट ने जो कहा है कि जिन लोगों की सर्वसेज समाप्त हो गई है वह असंवैधानिक है, गैरकानूनी है, उस को

खत्म करना चाहिए उस को आप मानते। लेकिन मुना है कि रेलवे मंत्रालय अब सुप्रीम कोर्ट में ले जाने की तयारी कर रहा है। अगर इन को न्यायपालिका में विश्वास होता तो जैसे ही हाईकोर्ट का जजमेंट हुआ इन का सकुलर जाना चाहिए था सारे रेलवे के अधिकारियों को कि जिनकी सेवाएँ समाप्त कर दी गई है पुनः उन्हें सेवा में ले लिया जाए। लेकिन सेवा में नहीं लिया।

एक बात मैं और कहना चाहता हूँ। अभी थोड़े दिन पहले एक बार मिश्रा जी डी-लकम से सफर कर रहे थे। कुछ एम पी लोग भी उस गाड़ी में थे। गाड़ी दिल्ली में चली तो एक जनेरेटर उस में पहले से ही खराब था। काफी डिटेनशन के बाद गाड़ी चली। जब गाड़ी टूंडला पहुची तो वहा दूसरा जनेरेटर भी खराब हो गया। गाड़ी रुक गई। अब हम लोग तो फस्ट क्लाम वगैरह में खिडकिया होती है, उन को खोल लिए और बाहर भी आ गए, मगर मिश्राजी अपने उसीमैलून में मेंढक जैसे फूलते रहे, निकल कर बाहर नहीं आए। रामावतार शास्त्री जी भी उसी गाड़ी में थे। सारे लोग अपने तरीके से इसकी निन्दा कर रहे थे।

फाल्स क्लेम करके जो रेलवे से लोग पेमेट लेते हैं उसकी आप सी बी आई से जांच कराइए या किसी पार्लियामेन्टरी कमेटी से कराइए, उस को आप पकड़ नहीं पाएंगे। लाखों लाख रुपये उसमें गलत तरीके से लोग ले जाते हैं जिसमें कोई औचित्य नहीं होता है।

सिवाल स्टेशन पर अनधिकृत तौर पर सारी जमीन लाठी के बल पर वहा के लोगों ने दखलपकर ली है और उस पर अच्छे अच्छे मकान, अच्छी अच्छी दूकान खोलकर बैठ है। मैं ने उस के लिए चिट्ठी लिखी, यहाँ लोक सभा में बोला, लेकिन आज तक हुआ कुछ नहीं। अफसर ज्यादा कड़ाई करने लग तो आदमी दिल्ली आय, जी एम के नाम का मैसेज ले गया कि कड़ाई

न की जाये। नखीजा यह है कि आज भी वह उसी जमीन पर जम कर बैठे हुए हैं बिना किसी बन्दोबस्त के। कोई देखने वाला नहीं है।

मैं रेलवे की नई लाइने निकालने के कोई खिलाफ नहीं हूँ। लेकिन जो रेलवे लाइने ठप्प पड़ी हैं और उनकी व्यवस्था बिगड़ रही है उसे तो ठीक किया जाये। आप की व्यवस्था जो जनता के अहित में जा रही है उसको तो ठीक करिए, जो बरबादी हो रही है उसको बचाइए। अगर नहीं बचा सकते और व्यवस्था ठीक नहीं कर सकते तो लाल बहादुर शास्त्री की तरह इस्तीफा देकर त्यागपत्र देकर आप को हट जाना चाहिए।

*SHRI R. N. BARMAN (Balurghat): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I rise to support this supplementary budget presented by the hon. Railway Minister. This budget seeks to raise an additional revenue of Rs. 140.07 crores out of which Rs. 41.55 crores will be raised through passenger fare and Rs. 98.52 crores through freight on goods. Incidentally it may be mentioned that in the Railway Budget presented in February this year a revenue of Rs. 136.38 crores was sought to be raised. Therefore comparatively a larger revenue is sought to be raised through this supplementary budget than was done through the regular budget. It has further been stated that it may be necessary to present another budget in December this year. I am sure that it will be necessary to bring forward another budget in December because enhanced rates of dearness allowance has been sanctioned for railway employees w.e.f. April 1974 and two more slabs of dearness allowance have already become due.

Now we should examine why it was necessary to bring forth this supplementary budget. It was necessitated primarily due to three reasons. Firstly,

on account of an increase in the working expenses of the Railways; secondly due to the loss suffered on account of the Railway strike and thirdly due to a fall in passenger and goods traffic. Sir, long discussions have taken place in this House on the railway strike and I do not propose to go into that at present. I will only say that in the present difficult economic situation in the country when the prices of all essential commodities are rising at a fast pace and when the difficulties of the people are mounting every day, it is very necessary that the Railways keep on running efficiently and smoothly. The economy of the country is dependant to a large extent on the railways. It is not the railway economy alone that has suffered a loss due to the Railway strike. If the loss suffered by the entire country could be properly estimated, I am sure it will run into several crores. Sir, I have heard many people asking that why should the burden of the loss suffered due to the railway strike be passed on to the common man? Why should they be taxed again and again? Now, the logic of their question cannot be totally ignored.

The labour in our country, as they become more organised, are inclined to press their demands more and more. They seem to forget that there is a huge section of consumers also in the country who are thereby adversely affected. We find this condition prevailing not only in the railways but in all other industries also. Whether there is any production or not, whether there is any increase in production or not, the workers must get their demands. As a result of this attitude production is not increasing anywhere as expected. Every day strikes and go-slow etc. has become a common feature. Of course I do not mean that the workers should be deprived of their rightful and legitimate demands. It is not proper to say that and nobody will say like that. Our Government also has never said like that. I only want to say that negotiations should be held with all the railway

*The original speech was delivered in Bengali.

[Shri R. N. Barman]

unions and an agreement should be reached that there would not be any disruption of railway movement for the next three years at least and efficiency of the railways would increase. You would be surprised to know that during the strike period loading and unloading on the railways had actually gone up. This goes to serve that with the cooperation of the workers, the efficiency of the railways can surely be increased to a considerable extent.

I will request the various railway unions to consider whether their duty ends with pressing the demands of the workers or that they should also see how the production capacity of the railways can be improved. I will like to know from them what are the various schemes they have submitted to the Government for increasing the efficiency of the railways and which have not been implemented by the Government.

I will like to draw the attention of the hon. Minister to a report published in the 'Financial Express' dated 22nd August, 1974. It says:

"The Railway spokesman, briefing newsmen on the Budget maintained that in spite of the steep increase in freight, the rise in the whole sale price index should not be more than 1.5 to 2 per cent while consumer price index would go up by around one per cent."

That means the consumer price index will go up by hardly 1 per cent as a result of the present budget. I want to know on what basis did the Railway Board arrive at such a conclusion. I will be much obliged if the Railway Minister kindly explains this. If this conclusion is correct, then I will like to know what were the expectations of the Railway Board regarding the resultant rise in prices at the time of presentation of the original railway budget in February this year and how far has that budget contributed to the terrible inflationary

pressure that has built up in the last six months. I do not think that the aforesaid claim of the officer of the Railway Board regarding the present budget is correct, because in the last one year freight rates have been increased by 34 per cent and passenger fares have also gone up by 20 per cent to 25 per cent which is an all time record. As a result of the present increase in freight rates, the price of coal and steel will go up. The price of controlled cloth will also have to be raised. This will also cause a rise in the prices of aluminium goods, raw cotton, kerosene oil, charcoal, firewood and even salt. But the important thing is this that in a year in which four budgets are presented, two general budgets and two railway budgets, prices are sure to go up in that year. Then why not admit this fact and why indulge in statistical jugglery? It will be better if the Railway Board officials devoted more time and attention to stop ticketless travel on the railways, to prevent pilferage of goods from railway stores, to stop theft of coal meant for the railways which was also mentioned in the Public Accounts Committee, to ensure the punctual running of trains etc., instead of wasting time in statistical jugglery. On the one hand, it is said that railway earnings are falling because of decline in goods traffic, on the other hand, they are saying to the public sector as well as to the private sector industries that they are unable to carry goods in time for want of wagons. Some days back I read a report that only 10 per cent of the passengers travelling by the Indian Airlines pay their own fare. I will like to know what is the number of such passengers on the railways. Sir, the Estimates Committee has suggested that railway free passes should be discontinued. Why are we unable to accept this? What is the difference between the employees of the Railway Board and the employees of the Central Secretariat? Why do the former get a free pass for travelling on the railways? Even now there are some railway officers who are no

longer working in the Railway department but have gone over to other departments and have even been confirmed there. But surprisingly they continue to get the benefit of a free railway pass. What is the justification for this? Therefore, I will tell the hon. Minister that by putting a check on thefts and pilferage and by effecting economy in the Railways we may be able to forestall the necessity of a third budget in December. I will further suggest that the railways' contribution to the general revenues should be totally overhauled. The Railway Convention Committee should go into this matter seriously. The Railway Board should also sit up and function constructively, their indulging in statistical jugglery alone will not serve any purpose. Statistics only aggravate the miseries of the people they don't relieve them.

Sir, for the last three years I am only demanding that Malda and Balurghat may be connected by a broad gauge line. At first a survey was conducted and it was decided that the line should pass via Gajol. The survey report kept lying in the Railway Ministry. After prolonged correspondence I received a letter on the 5th August 1974 which said, "Earlier a Traffic Survey was sanctioned for a new B. G. line from Old Malda to Balurghat via Gajol. The alignment was changed to run from Eklakhi to Balurghat via Gajol, Buniadpur, Gangarampur and Rampur because the portion from Old Malda to Gajol lies by the side of the existing line upto Eklakhi. The Traffic Survey has been completed and the report is under examination." That means the earlier report was shalved and the new survey report is now under examination. The earlier report was under consideration for about two and a half years and I do not know how many years it will take to consider the new report. We are only adding to the misery of the people by changing our decisions again and again and by conducting fresh surveys. Had we implemented the earlier survey report at least work could have started on this

railway line. But that was not done. About the new survey that was conducted on this proposed line, it was stated in the Lok Sabha in reply to unstarred question No. 6833 on the 16th April 1974 that "*Eklakhi-Malda (new B. G. line)*: A traffic survey has been completed and the report is under examination. The estimated cost of this 90.0 km. long line is Rs. 10.35 crores. According to the Survey report, the line is seen to yield a negative return." I want to know when a final decision will be taken in this regard and when will the work commence on this railway line or will this area still remain backward even after 27 years of independence? Sir, for the last 27 years the people of this area had only been getting assurances. All the earlier Railway Ministers had only been giving assurances but nothing concrete has been done. Why is it so?

****MR. DEPUTY-SPEAKER:** Please conclude now. You have already taken more than 5 minutes.

SHRI R. N. BARMAN: Yes Sir. The people of this area had all along been returning the Congress candidates in the elections. But now the impression is gaining ground that had they voted for some candidates of the Opposition party then the Government would have taken up this work long back. They are delaying this project as the demand has come from a member of their own party. I will earnestly request the Railway Minister to ensure that this proposed railway line from Balurghat to Malda is completed within the next Five Year Plan. In the end I will say that the railway passengers are being made to pay higher and higher fares only but no attention is being paid to the facilities provided to them. The third class (now second class) passengers are often not provided with water, light, fan etc. Even now there are many stations where the platforms are not provided with sheds. I have one more request

[Shri R. N. Barman]

that the New Delhi to Gauhati Mail via Farakka at present runs bi-Weekly. This may be run daily or at least on three days in a week. Sir I will conclude by saying that the proposed increase in railway freight charges will strike a severe blow on the mustard oil mills in West Bengal and this industry will have to close down. I will request the hon. Minister to remove the disparity in the freight rates on mustard seeds and mustard oil.

श्री राम हेडाऊ (रामटेक) : उपाध्यक्ष जी, देश में जो कुप्रशासन जारी है उसमें सब से अग्रला नम्बर रेल मंत्रालय का लगता है। कहते हैं यह कलियुग है, जब कि मैं इसको अष्टाचार का युग कहता हूँ। और अष्टाचार के लिये सब से अधिक जिम्मेदार आज की सरकार है जिसके हाथ में देश की बागडोर है। अष्टाचार के बारे में जितना कहा जाय काम होगा। मैं आपको रेलवे प्रशासन की अनियमितता का एक ज्वलन्त उदाहरण देना चाहता हूँ। हमारे रेल मंत्री जितने अनियमित तरीके से काम करते हैं उससे भी अधिक इनकी रेलगाड़ी अनियमित ढंग से चलती है। राष्ट्रपति के चुनाव में वोट देने का जो मेरा हक था उससे मुझे इनकी अनियमितता के कारण वंचित होना पड़ा। मैं बम्बई में मतदान करने जा रहा था जो गाड़ी बम्बई में मंबेरे पहुंचती थी वह गाड़ी उम दिन रात को 1 बजे पहुंची। दोनों गाड़ियाँ 15 घंटे लेट पहुंची। परिणाम यह हुआ कि मैं मतदान नहीं कर सका। मैं तो कहूंगा कि इस अपराध के लिए रेल मंत्री को इस्तीफा देना चाहिए क्योंकि मुझे अपने हक से वंचित किया गया।

एक तरफ कहा जाता है कि बैगन्स की कमी है, और दूसरी तरफ लाखों बैगन्स रिपेयर होने के लिए पड़े हुए हैं। एक एक

स्टेशन पर 15, 20 दिन तक बैगन्स खड़े रहते हैं। इसके लिये कौन जिम्मेदार है? चोरियों के बारे में कल, परसों कहा गया।

श्री नगेन्द्र प्रसाद यादव (सीतामढ़ी) ** :

श्री राम हेडाऊ : जब राजा खुद चोरी करता है तो नौकरशाही भी चोरी करती है।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Order please. The hon. Member on this side seems to be particularly in high spirits. I would like to ask Mrs. Ray, who is sitting near him, whether he is deriving inspiration from her.

SHRIMATI MAYA RAY (Raiganj): Sir, I consider that to be the greatest compliment paid to me!

MR. DEPUTY-SPEAKER: Will you kindly listen at least to your neighbour and try to restrain yourself now?

श्री राम हेडाऊ : रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स खुद चोरी करता है इसके लिये रेलवे का कुप्रशासन ही जिम्मेदार है। आपने रेलवे का किराया बढ़ाया, लेकिन मैं पूछना चाहता हूँ कि यात्रियों के लिये कौन सी सुविधा दी? मंत्री जी इतने बड़े जगलर हैं कि कहने को थर्ड क्लास की जगह सेकेन्ड क्लास कर दिया। मेरी मांग है कि प्रोटेक्शन फोर्स में सुधार किया जाय।

20 लाख रेलवे कर्मचारियों के प्रतिनिधियों को रेलवे के मनेजमेन्ट में रिप्रेजेंटेशन दिया जाय। कर्मचारियों पर अत्याचार रहा है, नागपुर में इनका रिबरसन हो रहा है उसको रोका जाय। टिकट चैकिंग स्टाफ को रनिंग स्टाफ माना जाये। रेलवे बोर्ड के चेयरमैन पर पूरी जिम्मेदारी सौंपी जाये अन्यथा उस पद को समाप्त कर दिया जाय। रेल हड़ताल के समय जो कर्मचारी निकाले

गये उन सब को काम पर वापस लिया जाये ।]

अब मैं कुछ रेलवे मार्गों के बारे में कहना चाहता हूँ । वणी से चनाखा रेलवे मार्ग बनाने का जो काम निश्चित हुआ था विदर्भ में वह काम क्यों बन्द कर दिया गया ? क्या इसलिये कि विदर्भ का विकास न हो ? दूसरे नरखेडा से अमरावती मार्ग के लिये वहा के लोग आन्दोलन करने के लिए तैयार हो गये है । इसका सब भी हो चुका था लेकिन अभी तक काम शुरू नहीं हुआ । मेरी मांग है कि उस मार्ग को हाथ में लिया जाये ।

अब मेरे कुछ नये सुझाव है जैसे आदिनाबाद से राजुरा मार्ग बनाया जाये । इसी प्रकार ब्रौड गेज पर जबलपुर से गोंदिया और गोंदिया से चन्द्रपुर मार्ग बनाया जाय । इसी तरह से भडारा और अमरावती को मेन लाइन पर लाया जाय । नागपुर और कामठी में यात्री काफ़ी चलते है इसलिये एक एक रेलगाड़ी सबेरे और शाम चलाई जाय । इसी प्रकार नई दिल्ली से जो जी० टी० नागपुर जाती है उस को नारखेडा पर तीन मिनट रोका जाय ।

श्री नागेन्द्र प्रसाद यादव : उपाध्यक्ष जी इन्होंने जो शब्द इस्तेमाल किये है उन को प्रोसीडिन्स से निकाल दिया जाय ।

श्री शंकर बेब (बीबर) : उपाध्यक्ष जी 'बीर' शब्द अनपार्लियामेण्टरी है या पार्लियामेण्टरी इस बारे में आप की रुलिंग चाहता हूँ ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: In all this noise, I am not able to follow what has been said and what has not been said. If there is anything that is objectionable, unparliamentary or undignified, I shall look into that.

श्री शंकर बेब : जब तक आप निर्णय नहीं देते तब तक क्या "बीर" शब्द हम इस्तेमाल कर सकते हैं ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: I am not going to give my ruling on a hypothetical point of order. I am saying that in all this noise, I am not quite sure of what was said and what was not said. There is so much shouting on all sides. If there is anything that is unparliamentary, I shall go into that and delete it.

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव (मधेपुरा) : उपाध्यक्ष जी मैं रेलवे की अनुदानों का समर्थन करता हूँ । यह बात सही है कि गत दो सालों का रेलवे का इतिहास हड़तालों, काम बन्द करो, धीमे काम करो या नियम के मुताबिक काम करो का इतिहास रहा है । और परिकाष्ठा तब देखी गई जब कि हाल में रेलवे स्ट्राइक हुई । मैं उस हड़ताल को राजनीतिक हड़ताल कहता हूँ क्यों कि राजनीति से प्रेरित हो कर वह हड़ताल की गई ।

मुझे भी रेलवे कर्मचारियों के बीच काम करने का मौका मिला है इसलिये मैं कह सकता हूँ कि श्री जार्ज फ़रनान्डीज ने रेलवे के मुवमेंट को 10 वर्ष पीछे ढकेल दिया है । आज किसी भी रेलवे कर्मचारी की यह हिम्मत नहीं है कि वह अपनी सही मांग के लिये प्रशासन के सामने खड़ा हो सके । जहां तक अभी हमारे दोस्त ने बताया कि इंटरनेशनल कानफ़रेंस जो स्ट्राइक में हुई थी उस में जो माननीय फ़रनान्डीज ने कहा था रेलवे स्ट्राइक के बारे में उस को मैं देशद्रोह तथा अनैतिक कहना चाहता हूँ । और वह इसलिये कि इन्होंने देश का ध्यान नहीं रखा । पहले देश बचेगा तब और कुछ हो सकता है । इसलिये यह देशद्रोह था और अनैतिक था ।

यह बात सही है चन्द कारणों के चलते रेलवे प्रशासन का खर्चा बढ़ा है । जिस में नम्बर (1) है... (अध्यापक) इन के बेज बिल में 60 परसेण्ट की बढ़ोतरी

[श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव]

हुई है। नं० 2 महंगाई भत्ता जनवरी 1 को फरवरी 1 को प्रीम प्रमेल 1 को बढ़ा है। इस के बाद यह भी बात सही है कि भियाभाई ट्रिब्यूनल का जो एवार्ड है उस को भी इम्पलीमेंट करना पड़ा है। इस में भी इन का खर्चा बढ़ा है और रिकगनाइज्ड फेडेशन से बात करके जो इन्होंने म दूरों को रियायतें दी हैं, उन से भी इन का खर्चा बढ़ा है। ये सब बातें हैं और सब से बड़ी बात यह है कि हड़ताल जो हुई तो इन्होंने बताया कि 4 करोड़ रुपया केवल उस को मैनेज करने में लगा। इस के अलावा रीलिंग स्टॉक के रिपेयर में भी इन का खर्चा बढ़ा है। ये सब बातें सही हैं लेकिन विचाराणीय बात यह है कि क्या इस की पूर्ति किसी और माध्यम से की जा सकती है या नहीं। इन्होंने कहा है कि ये बेस्टफुल एक्सपेंडीचर को कट करना चाहते हैं। वास्तव में इस दिशा में ये करना क्या चाहते हैं इस की जानकारी होनी चाहिए। बेस्टफुल एक्सपेंडीचर के बारे में मैं एक दो बातें कहना चाहता हूँ।

आप को जानकर हैरत होगी कि जी० एम० साहब की जो स्पेशल चलती है उस पर एक दिन में दो लाख रुपया खर्च आता है। क्या इस को बेस्टफुल एक्सपेंडीचर नहीं कहा जाएगा। दूसरी बात मैं रेलवे बोर्ड के जो बड़े बड़े अधिकारी हैं जो कि बड़ी बड़ी तन्ख्वाह पाते हैं उन के बारे में कहना चाहूंगा क्योंकि इन्होंने बार बार कहा है कि टेक्निकल एक्सपर्ट्स को इन्होंने रखा हुआ है। मैं जानना चाहूंगा कि टेक्निकल एक्सपर्ट्स को इन्होंने इसलिए रखा है कि जितने भी सवाल पूछे जाए उन का जबाब 'नो' में बंदे? हमारे माननीय सदस्यों को यह अनुभव होगा कि एक की प्रश्न अभी तक ऐसा नहीं होगा जिस का उत्तर इन्होंने 'हां' में दिया हो। क्या यह रेलवे बोर्ड के लोग इसीलिए हैं? क्या इस को बेस्टफुल एक्सपेंडीचर समझा जायेगा या नहीं?

अगली बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि आर० पी० भ्राऊ को हमारे बहुत सारे दोस्तों

ने कहा है कि यह पिलफ्रेज फोर्स है। मैं इस को दोसराना नहीं चाहता लेकिन मैं इमानदारी से कहना चाहता हूँ कि यदि आर० पी० एक को एबोलिशन कर दिया जाए, तो इन की चोरी 50 परसेंट टुरन्ट बन्द हो जाएगी। इतना मैं गारंटी के साथ कह सकता हूँ। इन्होंने यह कहा है कि आर० पी० एक को हम भ्रष्टोद्धार करना चाहते हैं। हम जानना चाहेंगे कि उस दिशा में क्या कुछ कदम उठाये हैं जिस से पिलफ्रेज बन्द हो।

इन्होंने पेनेल भ्राऊ लाइयर्स की बात पहले भी मानी है। पेनेल भ्राऊ लाइयर्स हर जगह मुकर्रर किये जाएं। (घंटी) मैं एक बात कह कर खत्म कर रहा हूँ।

अन्त में यह कहना चाहूंगा कि हम चाहते हैं कि किस तरह से रेलवे में पैसे की बचत की जा सकती है। इन के एक अधिकारी है, डाइरेक्टर हैं आर० डी० एस० जी मि० पुरी।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Do not bring in the names of individuals. I have said many a time that the names of individual officers should never be mentioned here.

SHRI R. P. YADAV: I am not telling anything against him.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The names should not be mentioned. He should conclude now.

SHRI R. P. YADAV: This is my last point.

उन्होंने इन के पास एक प्लान दिया था जिस में उन्होंने कहा था कि किस तरह 400 करोड़ रुपया बचाया जा सकता है। रेलवे बोर्ड ने उस को माना है और साइंस और टेक्नोलाजी मिनिस्ट्री ने भी उस को देखा है और माना है। मैं यह कहना चाहूंगा कि सही महोदय उस रिपोर्ट को देखें और गौर करें और उस को इम्पलीमेंट कराने की कोशिश करें। तकलीफ यह होती है उपाध्यक्ष महोदय, कि

इस तरह के जो त्रिलियेट आफिसर्स हैं जो अपना प्लान देते हैं, पर चूँकि वे केडर में छोटे पड़ते हैं, इसलिए रेलवे बोर्ड के उच्च अधिकारी उस को खटाई में डाल देते हैं। इसलिए मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूँगा कि उस रिपोर्ट को आप देखे कि किस तरह से पैसे की बचत आप कर सकते हैं और उस तरह के आफिसर को आप पेनेलाइज न करें बल्कि वाजिब इन्साफ उन्हें दिया जाय।

श्री शिव कुमार शास्त्री (अलीगढ़) :
उपाध्यक्ष जी, आप ने इस विभाग का डिप्टेंट में भाग लेने वाले अधिकांश वक्ताओं को यह कहा है कि आप बार बार उन्हीं बातों को दोहराते हैं जैसे कि पंखा नहीं है, लाइट नहीं है या पानी नहीं है। तो इस का एक अर्थ यह भी तो है कि बुराई और करप्शन इस विभाग में इतनी व्याप्त है कि इस से प्रत्येक यात्री दुखी और संतप्त है। इसलिए जब तक प्रत्येक वक्ता इन बुराइयों की निन्दा न करे, तब तक सम्भवतः यह विभाग इन पर ध्यान नहीं देगा। समय की बचत की दृष्टि से मैं भी उन के स्वर से स्वर मिला कर इन बातों को और मंत्रालय का ध्यान खींचना चाहता हूँ और चाहता हूँ कि वह इन बुराइयों को दूर करे।

साथ ही मैं यह कहना चाहता हूँ कि दूसरे दर्जे का किराया बढ़ा कर आप ने उस गरीब जनता के साथ बहूँ ही निर्दयता का व्यवहार किया है जो टिकट तो लेती है लेकिन जिस को बैठने के लिए आप जगह नहीं देते। या तो वे खड़े रहते हैं या पायदान पर लटकते जाते हैं। गाड़ी में जब बैठने का समय आता है तो खिड़की से वे अन्दर घुसते हैं और उतरने का समय होता है तो बाहर भी खिड़की से वे कूद पड़ते हैं। आप यह भाड़ा बढ़ा कर उन के साथ घोर अन्याय कर रहे हैं। कम से कम सुविधा के नाम पर बैठने के लिए जब उन को आप सीट मुहैया नहीं कर सकते, तो अत्यन्त आवश्यकता होने पर जब वे यात्रा करते हैं तो उन के ऊपर आप को दया करनी चाहिए।

थी और दूसरे दर्जे का आप को भाड़ा नहीं बढ़ाना चाहिए था। साथ ही जिन क्रमियों का और आप का ध्यान खींचा गया है उनमें से एक कमी पानी की है। पानी के पिलाने की व्यवस्था के लिए जो पानी पिलाने वाले एक दो दिखलाई देते हैं जबकि गाड़ी बहुत लम्बी होती है और वे सब को पानी नहीं पिला सकते। इसलिए गाड़ी स्टेशन पर ठहरते ही यात्री नलके की ओर दौड़ते हैं और वहाँ पर बहुत भीड़ लग जाती है। इसलिए इस ओर भी आप का ध्यान जाना चाहिए और कम से कम गाँवों में तो आप को पानी पिलाने के लिए अधिक संख्या में आदमियों को रखना चाहिए।

14 hrs.

रिजर्वेशन के सम्बन्ध में भी आपका एक से अधिक बार ध्यान आकर्षित किया गया है और यह बताया गया है कि लाइन के पास से कुछ इस प्रकार के व्यक्ति खड़े होते हैं जो कि जब लोगों को यह कहा जाता है कि जगह नहीं है तो वे कहते हैं कि आप थोड़े पैसे से दे दें तो हम आपके जगह की व्यवस्था कर देते हैं। जब जगह नहीं होती है तो वे कैसे प्रबन्ध कर सकते हैं? इसका अर्थ यह है कि जरूर कोई न कोई अन्दर ही अन्दर साँठ गाठ है। इस वास्ते आपको इस बुराई का भी दूर करना चाहिये।

अब मैं आपका सुरक्षा व्यवस्था का और ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। आप दिन खबरें आती है कि फलां जगह गाड़ी में मसाफिरों को लूट लिया गया। अभी दस अगस्त की बात है। अलीगढ़ से जो शटल चलती है रात के साढ़े दस बजे जिस में अधिकांश देहात वाले होते हैं... चोला और बैर स्टेशनों के बीच में उस गाड़ी में यात्रियों को लूट लिया गया। आप कह देंगे कि सुरक्षा राज्य सरकारों का विषय है, सुरक्षा व्यवस्था करने का दायित्व राज्य सरकारों का है लेकिन इसका असर आप पर भी पड़ता है। अगर लोगों को भरोसा नहीं होगा कि वे सुरक्षित सफर कर सकते हैं तो गाड़ी में सफर करना

[श्री शिवकुमार शास्त्री]

छोड़ देंगे। इस बास्ते इस धोर आपका जरूर ध्यान जाना चाहिये।

छात्रों की छात्रली की धोर भी मैं आपका ध्यान आकषित करना चाहता हू। देहात के गरीब भावभी तो बेचारे टिकट लेकर सफर करते हैं, तो बैठने तक भी उनको जगह नहीं मिलती है लेकिन इन पढे लिखे छात्रधियों और खास तौर पर कलेजों के विद्यार्थियों की हालत है कि वे एक तो टिकट नहीं लेते हैं और फिर फस्ट क्लास में सफर करते हैं और अगर कोई उनको कुछ कहता है तो उसकी बेइज्जती करते हैं, अपमान करते हैं। इसकी कई बार शिकायत को जा चुकी है लेकिन स्थिति में कोई सुधार नहीं हुआ है।

स्टेशन पर बिकने वाली खाने पाने की चीजों को भी चैक करते रहना चाहिये, उनकी देखभाल होनी चाहिये। अधिकांश चीजे इस प्रकार की होती हैं कि लोग पैसे भी खर्च करते हैं और बीमारी भी खरीद लेते हैं। उनकी जाच पडताल होनी चाहिये। आज भी रात के बारह एक बजे खोमचे वाले गर्म खाने की चीजों की आवाज लगाते हैं। मैं समझता हू कि ग्यारह साठे ग्यारह बजे के बाद कोई खाने की चीज बिकने का कोई तुक नहीं है। सबेरे तथा रात को भी चाय पी जा सकती है लेकिन रात के बारह एक बजे खोमचे वाले न जाने कब की ठंडी पूरिया लेकर फिरते हैं और बेचते हैं और गर्म पूरी की आवाजें लगाते हैं। यह बन्द होना चाहिये।

भोजन की व्यवस्था के बारे में अनेक बार कहा जा चुका है। खाने की व्यवस्था आप के यहा अच्छी नहीं है। आटा बहुत निकम्मा होता है, सब्जिया सब की सब खराब होती हैं। इस में भी सुधार होना चाहिये।

अब मैं अपने क्षेत्र की बात कहना चाहता हूँ। बहा पर यूनिवर्सिटी है और बिजनेस भी बहा बहुत अच्छा होता है।

अलीगढ़ से आगे जाने वाली प्रत्येक गाड़ी में अलीगढ़ का रिजर्वेशन कोटा नहीं है और जो है भी वह बहुत थोडा है। वह बढ़ना चाहिये।

अपने भाषण को अधूरा ही छोड़ता हूँ, क्योंकि आप घटी बजाते जा रहे हैं मैं समाप्त करता हू।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now I would require the assistance of the Minister for Parliamentary Affairs...

AN HON. MEMBER: He is not here.

MR DEPUTY-SPEAKER: His deputy is here. The list of speakers from the Opposition groups is exhausted, and I have just only 37 more from the Congress Party to speak.

SHRI R. R. SHARMA (Banda): What about my name?

MR DEPUTY-SPEAKER: You have taken your Party's time, not only yours

श्रीमती सहैबरा बाई राय (सागर)
हम को भी मौका मिलना चाहिये।

MR DEPUTY-SPEAKER: Now, I would like to have his assistance because he can assist me if he can say. (Interruptions) don't you listen to me? —that these members from his Party may not speak and the Minister may be called now. Then, we may be able to manage the business of the day. Otherwise, it is not possible. If you insist that all these 37 Members should be given the right. I shall give the right, but the consequences have to be seen. If you forget your right and may not speak and say that the Minister may be called, then, we may be able to manage somehow.

SHRI SYED AHMED AGA (Bara-mula): Why can't we extend the time by one hour?

श्री नारोन्दाप्रसाद भावच : बारह बजे तक हम बैठने के लिए तैयार हू। आप व्यवस्था कीजिये कि हम सभी मौक लके।

क्याम्बस महोदय : इतना ऊंचा क्यों बोलते हैं । जरा ठंडा होकर बोलिये । आहिस्ता-आहिस्ता बोलिये ।

I cannot understand this hon. Member. He speaks always at the top of his voice. Let me hear him. Kindly sit down, Mr. Aga.

Now, Mr. Yadav, what do you want?

श्री नागेन्द्र प्रसाद यादव : रेल मंत्री

MR. DEPUTY-SPEAKER: We are all talking on different wave lengths. I was trying to regulate the business of the House and he speaks at the top of his voice. When I ask him what his opinion is on this, he starts speaking on the Railways. How can we go on in this way? I want the Minister of Parliamentary Affairs to tell me... (Interruptions)

The difficulty is that you compel me to raise my voice when I am saying something. After all, I am a human-being. What is my natural reaction? My natural reaction will be to raise my voice if you raise yours.

THE DEPUTY MINISTER IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI B. SHANKARANAND): I agree that there is a long list of speakers. I am also aware of the Speaker's direction that the resolution of Shri Vajpayee be taken up at 2.30 p.m. It is our desire also that the Bonus Bill should be passed. I am entirely in the hands of the Chair and this House. We are also keen that the Resolution should be taken up according to the time schedule.

PROF. MADHU DANDAVATE (Rajapur): He has spoken as a Hamlet.

SHRI B. SHANKARANAND: I am entirely in your hands.

श्री अरुण बिहारी बाजपेयी (स्वालिपर):
सुबह स्पीकर साहब के सामने यह चीज लाई

गई थी । अब देखने में आ रहा है कि कांग्रेसी सदस्यों के मन में रेलवे बजट पर बोलने की लागता बड़ी बलवती हो गई है । 35-37 और बोलने वाले हैं । बोनस बिल भी है । ऐसी अवस्था में ढाई बजे मेरी मोशन को कैसे लिया जा सकेगा ? ढाई बजे आप इस काम को रोक् कर पेरा मोशन ले ।

SHRI S. M. BANERJEE (Kanpur):
The Bonus (Amendment) Bill is very important.

MR DEPUTY-SPEAKER: This is the difficulty; we are all trying to take *ad hoc* decisions and very often unrealistic decisions. We decided that at 2.30 we must take up the Resolution. Here is the problem before us. Is it possible to take it up at 2.30 even if all those Members of the Congress Party give up their right to speak? The Minister is yet to reply. He will take at least half an hour.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI L. N. MISHRA): Half an hour is enough for me.

MR. DEPUTY-SPEAKER: That will take us beyond 2.30 and, then, there is the Appropriation Bill and honourable and redoubtable members like Shri S. M. Banerjee and Shri Madhu Limaye have given notice that they would like to make submissions at the time of the Appropriation Bill on certain points, which is their right. If that is taken another half an hour will go. Is it realistic to say that we can take up this Resolution at 2.30 p.m.? Then there is the Bonus Bill, it is important to pass it. Whenever we do something let us be realistic. I am entirely in the hands of the House and that is why I seek your cooperation and put the problem to you. Let us collectively take some decision that is realistic. I just cannot do it on my own. I am very sorry that the hon. Minister for Parliamentary Affairs has put the whole burden on me, knowing full well that this is not possible; he

[Mr. Deputy-Speaker]

says, there are so many names, and then he says, do what you like....

PROF. MADHU DANDAVATE: Normally he points out a way, today only he is so....

THE MINISTER OF PARLIAMEN-TARY AFFAIRS (SHRI K. RAGHU RAMAIAH): Sir, you kindly fix any reasonable time; apply the guillotine. That is all my submission. What else can I say? You kindly fix any reasonable time and apply the guillotine.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I am very happy that at least some positive suggestion is made by the Minister for Parliamentary Affairs. He says, you can apply the guillotine. Then, with his consent, I will call the Minister now and that means a guillotine. The Hon. Minister.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI L. N. MISHRA): Sir, I have listened to the debate very carefully. And, I must thank hon. Members who have participated in the Debate.

Sir, my intention is not to go into the various problems and the various questions which have been raised. And, I will take up only three questions, namely, Finance, Performance, and Industrial Relations. Regarding the other questions which have been raised, I think, it will not be possible for me to cover all the points within the short span of half an hour.

At the outset, I would like to refer to some small points raised by hon. Members. Shri Azad said that we could have been able to avoid the strike if we had not negotiated with the locomen in last May or so. Mr. Azad is correct that we should not have any negotiation on category-wise basis. So far as the principle is concerned, I am in agreement with him, but, Sir, my experience has been this. If we had not settled the locomen struggle in last May or June, we would not have been able to face this strike in the manner we have

done. The locomen stood by us and it was because of them that we could fight the situation.

Sir, about the question of 'Loss on New Lines' my principle has been enunciated and I will say about it later.

About Gauhati Mail, he wants it to be made more frequent. This train has proved to be very popular. And I thank Mr. Azad who has brought forward this suggestion, and I will look into it, and see if it can be made more frequent and this area gets this facility. Sir, Kiul and Sahabganj doubling will be difficult at this stage because of lack of finance.

Then, regarding railway lines construction in Madhya Pradesh, I am fully aware of the problem. He raised the question earlier also. Orders for survey have been issued. Economically it is said that it will not be viable. But, as you know, it has been my considered view that we should not go only by the economic considerations; a line which is not economic today might prove, and my experience has been, it has proved, economical next year. Therefore, it is one of the main considerations that we should provide facilities first and wait for the result.

As I have said earlier, I believe in this principle, power and transport create their own demands. It is not necessary for us to say that we should know what we will get in the first year. The moment we provide transport and power, the area develops, industry comes, and then, in a few years' time, the railway line, the transport and power system etc., become economical and rather, profitable also. Therefore, I say, I still stick to that principle and I am not going to change that. About certain district railway line which Mr. Rana-bahadur Singh mentioned, there will be some line, but at this stage, I cannot make any positive commitment. We have to get clearance from the

Planning Commission and Finance also, but in principle, I accept.

Then, Sir, a question has been raised in very strong language about the rise in fares. Sir, it is not done as has been painted. We are raising the fares and freights.

It is for the first time that in a supplementary budget such a big rise has been made. I confess that I have been compelled to do that. If I did not act like this, it would have been impossible to run the Indian Railways. I might say for the information of the hon Members as to how many people will be affected by the rise in fares. How many people are travelling by the Railways? Our calculation is (*Interruptions*) that about the 72 per cent of the people who travel by the Railways are exempted from the rise in fares. In this way, the commuters constituting nearly 50 per cent. of the railway passengers are not being asked to pay the higher fares as also the passengers travelling by ordinary II class from 1 k.m. to 25 k.m constitute about 49.27 per cent of traffic in non-suburban areas. If you put these two together, the travelling commuters and the railway passengers travelling upto 25 km. to 72 km., 72 per cent passengers are exempted. It is a fact that 28 per cent of the people will have to pay a higher fare. And there is no doubt about it.

I would come to the proposal of the new lines a little later. Members felt concerned about Railway Finances. Also the same has been raised here and outside in newspapers as well as in economic journals saying that in a year's time or two year's time, the finances of the railways have been ruined. It is not fair to say this about the functioning of the railways. I would like to go into the history of it in a few minute's time as to how we have landed ourselves into this situation. The members were concerned about the railway finance. And I share their anxiety equally, Sir, it is with much hesitation and, after a great deal of deliberation, that I have approached the House with the pro-

posals for increases in fares and freight rates within a few months of the presentation of the annual Railway Budget. I have, however, been compelled to do so because railway finances are indeed in a state of crisis. But, I must say, Sir, that it has not happened overnight.

The genesis of this crisis can be traced to the year 1964-65 when railways could not raise adequate resources for their Development Fund Works. The position further deteriorated from 1966-67 onwards and the Railways could not meet fully even their annual dividend liability to the General Exchequer. The accumulations of Rs 100 crores at the end of 1963-64 in the Revenue Reserve and Development Funds were not only wiped out but the Railways had to obtain loans from General Finances from year to year. The indebtedness of the Railways to the General Revenues stood at Rs. 110.68 crores at the end of 1972-73 and would exceed Rs 200 crores at the close of 1973-74. It must be appreciated that this parlous state of railway finances has not come about during any single year but is the result of a number of factors which have operated during the last decade to the disadvantage of the Railways. I shall now explain these briefly. The fortunes of Railway Finances cannot be isolated from the state of National Economy. The physical performance of Railways, as reflected in the volume of traffic carried by it, is crucially dependent on the overall pace of economic expansion.

The financial performance of the Railways is affected not merely by the rate of general economic growth but also by the rate of inflation in prices, particularly the disparity between the rate of increases in fares and freights on the one hand and that of wages and prices of inputs on the other.

The House would be interested to know that over the 5 years ending in 1966-67, there was a welcome rise of 30.6 and 31.8 per cent respectively, in the tonnage and net tonne kilometrage of revenue earning during freight traffic. During the next 5 years, how-

[Shri L. N. Mishra]

ever, tonnes originating increase by a mere 3.7 per cent and the net tonne kilometrage by only 17.7 per cent. The originating tonnage recovered by 3.1 per cent in 1972-73 but it dropped by as much as 7.3 per cent. in the year 1973-74, year after year, in a big way.

The staff costs of the Railways, which constitute the major portion of Working Expenses, have been steeply rising due to increases in Dearness Allowance, interim reliefs recommended by the Pay Commission, enhancement in the rates of running, night duty and city compensatory allowances, awards of the Railway Tribunals and implementation of the Third Pay Commission's recommendations, etc.

As a result, staff costs, which stood at Rs. 518.8 crores in March, 1973, reached Rs. 827.4 crores in March, 1974. They are now expected to touch Rs. 841 crores by the end of March, 1975, without taking into account further increases in the rates of Dearness Allowance which may be sanctioned after April, 1974. Consequentially, the share of wages and salaries in the overall working expenses of the Railways has shot up from 60 per cent to 70 per cent in two years

The increase since 1961-62 in the cost of other inputs like coal has been 245 per cent, mineral oils 383.4 per cent, electricity 179 per cent, iron and steel 275.2 per cent and cement 183.2 per cent. Thus since 1961-62, our working expenses have gone up by 370.3 per cent. On the other hand, even after including the effect of the proposals which I have outlined in my budget Speech, the fares and freight rates would go up by 182.7 and 181.2 per cent respectively during the corresponding period. It will, therefore, be seen that the percentage increase in freight and fare structure is only half the rate of the increase in our working expenses.

I have given considerable thought to the manner in which this shortfall can be made good.

The options before me were either to pass on the total burden to the General Exchequer in which case the entire community would have had to pay by way of increased taxation or that the burden should be borne only by rail users. I have chosen the middle path after considerable thoughts and deliberation. Even here I had to adopt a balanced and composite approach. I have therefore proposed to raise additional revenues to the extent of Rs. 140.07 crores—an amount equal to the anticipated drop in earnings. In proposing these increases, I have kept the socialistic approach and the interest of the common man in mind. Accordingly—

- (i) foodgrains, pulses, edible oils, milk and vegetables—which constitute a substantial portion of common man's family budget—have been exempted from the proposed increases. I propose to exempt salt and gur also.
- (ii) short distance travellers up to 25 Kms. by ordinary second class and commuters holding second class season tickets have been left untouched. These people are mostly students, wage earners, office going staff and small self-employed persons, etc. Thus, nearly 72 per cent of the rail passengers will not be affected by my proposals.

Hon'ble Members will appreciate that the Railways are passing through a period of crisis and require sympathetic understanding and a helping hand.

We have not only to intensify economy in expenditure by creating an atmosphere of austerity all around but devise ways and means of carrying a higher level of traffic by more intensive utilisation of assets, increased productivity and improved quality of service. With the object of generating a new sense of awareness, I have made it clear to the higher management on the Railways that every officer, right from the Member of the Railway Board down to the lowest

level should put in his very best and that his performance would be solely judged on the basis of actual achievement of the tasks entrusted to him.

I here also decided to fix individual responsibility for every laps and failure. The erring officer will have to bear the consequences.

Sir, I will come to the question of new railway lines. It has always been said that North Bihar and Eastern UP are being given more railway lines. I will reply to this question. It has to be explained. North Bihar and Eastern UP are the poorest parts of the country with perhaps the lowest *per capita* income. The entire region has been devastated for decades by the floods of the Kosi and Gandak which have been shifting their courses every year, washing away the towns, villages, railway lines, roads, industries and even the agricultural fields, thus wiping out all the development which had taken place in the past. This has also acted as a deterrent to investment for the development of new industries in the region. After Independence, however, both the rivers have been trained and the area has become comparatively free from the menace of floods. The soil of North Bihar and Eastern UP is fertile and is suitable for cultivation of cash crops like jute, sugar and tobacco in addition to paddy, wheat and other cereals and pulses etc. There is tremendous scope for development of agro-industries in the area. Therefore, priority treatment has been given to these areas along with the hilly regions. I will give the allotment which I have made for the different areas. On pressing demand for the construction of a railway line in the hilly region of Himachal Pradesh—Mr. Parashar, this is for you—I propose to take up Nangal-Talwara railway line some time this year, Sir. Now, I would like to inform the House what is the allotment made for each region for new lines and gauge conversion. This will make it clear, whether Eastern UP and Bihar have received any favoured treatment compared to the other parts of the country.

| | (Rs. in crores) |
|----------------------|-----------------|
| North Eastern Region | 33.00 |
| West Bengal | 22.70 |
| Bihar | 32.65 |
| U. P. | 65.25 |
| Jammu and Kashmir | 14.02 |
| Haryana | 8.41 |
| Rajasthan | 3.79 |
| Gujarat | 45.78 |
| Madhya Pradesh | 10.51 |
| Orissa | 49.9 |
| Maharashtra | 33.30 |
| Andhra Pradesh | 33.71 |
| Mysore | 44.62 |
| Kerala | 15.30 |
| Tamil Nadu | 12.54 |

Bihar and Eastern UP have not received any favoured treatment from our hands although they deserve very much because of the past sufferings of the people in these areas.

PROF. NARAIN CHAND PARASHAR. What about Himachal Pradesh?

SHRI L N, MISHRA I told you. You did not hear. Sir, a question has been raised that the maintenance of our coaches, wagons and locomotives has been very bad and it compares very poorly with the standard of maintenance in other parts of the world. I have tried to make some study into this and I would like to inform the House that the standard of maintenance of our coaches and locomotives is not as bad as is being made out by some persons. I had mentioned in my Budget Speech that during the last two years, on account of the widespread labour unrest, the maintenance of steam locomotives, diesel electric locomotives and carriages and wagons has suffered. In addition to our own labour problems, there was widespread law and order problem in the country. The year 1973 faced massive power cuts in various parts of the country which had seriously affected production in workshops, sick lines and loco sheds.

As regards the maintenance of coaches, there has been wide-scale vandalism specially in the Eastern region where organised thefts in trains of lighting equipment and other fittings have been going on.

With the improvement in labour conditions, I can now re-assure the House that we have embarked upon

[Shri L. N. Mishra]

a crash programme to improve the maintenance of rolling stock. Intensive efforts made have increased procurement of spares, resulting in a striking improvement on the availability of diesel locomotives for meeting traffic requirements.

The restoration of normalcy has assisted the workshops in securing spares from trade, including industrial gases, and this has been reflected in many workshops, showing a rising trend in outturn. In an effort to speedily pull up the arrears of overdue overhaul of the wagon fleet, a redistribution of workload has been arranged. This will assist in gradually clearing up the arrears in a phased manner.

An intensive drive has also been launched to improve the conditions of coaches. This has been done by personal inspection not only by Railway Board officers but also by the concerned officials of the Zonal railways. In addition, steps have been taken to provide better security to prevent theft and vandalism.

Earlier some statements had been made saying that the utilisation of our locomotives, coaches, wagons, etc. was only 60 per cent or so. This is not correct. On an average our performance is about 85 per cent and it compares favourably with the performance in any country of the world. We maintain this standard in spite of many hardships and difficulties which the advanced countries have not.

In respect of coal loading, I am glad to inform the House that after several months of labour agitations, interruptions to work etc. . . ., culminating in the All India strike in May, 1974, which was of unprecedented magnitude, the Railways have made a rapid recovery. This is reflected in the all round improvement in the loading performance.

Coal loading which averaged only 7300 wagons per day in the six months ending May, 1974, showed a vast improvement and in the full month of August we have loaded an average of

8200 wagons per day. In the Central India Coalfields serving the Western Sector, a record level of loading was achieved at 1200 wagons per day in August. In the outlying coalfields like Singareni, Pench and Chanda, Assam etc., Railways are in a position to lift all the coal offered for movement. In the Bengal and Bihar coalfields also, the transport capacity is adequately matched presently with the coal offered for movement.

Movement of coking coal and washed coal to steel plants is being fully met. The coal loading in the Bengal and Bihar coalfields can be improved to much higher levels if some of the customers, both in the private and public sector, cooperate and reduce the detentions to loaded wagons by improving their handling capacities and releasing them promptly. Recently, we are faced with the problem of large scale immobilisation of loaded wagons on account of poor releases by some of these consumers. We appeal to them to help the Railways serve better the needs of the community in general.

Railways have been successful in moving 16.4 lakh tonnes of finished steel between June and August, 1974. Not only the current production of the steel plants has been cleared but a further 1.2 lakh tonnes of material was moved thereby reducing the ground stocks, which were tending to rise in the disturbed months preceding the strike.

All the demands for the movement of imported and indigenous foodgrains and fertilisers are being met currently. There is also a sizeable improvement in meeting the demands for movement of other general goods. The Railways have been able to lift an additional 3 million tonnes of traffic in the last 3 months as compared to the corresponding period of last year. Only in the case of movement of POL, there has been a perceptible drop in the demand which has resulted in under-utilisation of some of our assets.

I want to assure the House that I am very confident that the Railways are geared up now to meet the various

demands for movement of traffic and with the various demands for movement of traffic and with the cooperation of our customers, we hope to achieve this objective. There must be an earnest consciousness on the part of the consignor and consignee that Railway wagons must be loaded and unloaded promptly and not detained or misused. Such delays and misuse which seriously reduce the Railway's capacity to lift traffic has been causing us much anxiety. Unfortunately, demurrage and wharfage levied by the Railways are not proving sufficiently deterrent.

Demurrage is a charge levied after the expiry of the free time allowed for loading or unloading of the wagon. It is meant to be a deterrent against undue detention to wagons and against their misuse for purposes of storage.

Wharfage is a charge levied on goods unloaded and not removed from the railway premises after the expiry of the free time allowed for such removal. It is meant to discourage the consignee from using the railway goods shed and premises as warehouses.

The rates of demurrage and wharfage charges were made more stringent from December, 1972. At the revised rates, demurrage charge on a four-wheeled broad gauge wagon works out to Rs. 134 at the end of the first day, Rs. 296 at the end of the second day and Rs. 510 at the end of the third day. In the case of vegetable oil tank wagons it works out to Rs. 322 on the very first day. These rates are sufficiently deterrent keeping in view the fact that the gross earning capacity of a BG wagon per day is about Rs. 52 currently. Similarly wharfage charge payable at a large station on a full wagon load consignment works out to Rs. 112 at the end of the first day, Rs. 246 at the end of the second day and Rs. 470 at the end of the third day.

As a result of increased rates, the total amount of wharfage and demurrage charges collected during 1973-74 went up to Rs. 22.4 crores as compared

to Rs. 17.91 crores in 1972-73 and Rs. 15.3 crores in 1971-72.

A question may well be asked why these charges should not be enhanced further as heavy detentions to goods in wagons in goods-shed and premises is continuing. Members would realise that any further increase may have a punitive effect on the consumer instead of the trader, who would pass on the penalty to the consumer by way of increase in prices. We are, therefore, considering the amendment of the Indian Railways Act and other rules so that such goods either in wagons or unloaded in the goods shed premises not taken delivery of, as come in the way of uninterrupted transport by rail, are taken over by the State Governments or other agencies, as the case may be for disposal.

I come to industrial relations. When the strike started, it was found that out of about 14 lakhs of railway employees, about 8.5 lakhs employees stuck to their post and it is only the minority that joined the strike and that too as a result of intimidation and violence. Even out of those who took part in the strike in the earlier period, the majority came back to duty while the strike was going on. This supports the information that we had that intimidation and violence played a great part in preventing employees from going to work.

As the strike started, there were a large number of sabotage cases all over the Indian Railways. It is only because of the vigil exercised by the various forces, like the Border Security Force, the State Government Police, the Railway Protection Force, Home Guards and others that untoward incidents could be avoided and the safety of the travelling public assured. Employing all these forces to protect the railway, to prevent sabotage and to protect the lives of the travelling public and the willing workers, cannot be construed as a repressive action. On the other hand, if the Government had not taken necessary steps and the public life was endangered it would

[L. N. Mishra]

have been a failure on the part of the Government. When the nation's economy and the public life is in danger, the Government had necessarily to take appropriate action.

Before the strike started, there was large-scale intimidation and violence let loose in various railway centres and colonies and there were reports of preparations for sabotage. In view of this, Government had to take appropriate action and preventive arrests had to be made. A number of employees had also to be dismissed or removed from service, for their violent activities before and during the strike. This had to be done as otherwise the safety of a large number of staff who stuck to their duties and the safety of the travelling public would have been jeopardised. The latest position regarding the staff who were arrested, removed from service, etc. is given below:

No. of staff arrested--19833.

No. of staff released--19858.

No. still to be released-- only 25.

No. of staff taken back to duty out of those released from detention--16239.

No. of staff dismissed, removed or whose services were terminated--16749.

The number so far taken back to duty out of those dismissed or removed or service terminated is 8,090. It is a continuing process. Their appeals should be heard and then they will be taken back. The casual labour discharged is 13,883 and the casual labour taken back to work so far is 10,427. Here also the process is going on. The railway staff who got a break in service as a consequence of their participating in an illegal strike is 5.91 lakhs. Out of this the number of railway staff whose break in service has been condoned is about 2 lakhs.

Individual appeals from staff are being reviewed sympathetically and so far a large number of staff have been reinstated or their break in service condoned. This is a continuing process and the railway administration is doing everything possible in this matter.

As regards casual labour, on taking them back, they do not get their temporary status. This is because of the fact that their continuity of employment has been interrupted by their going on illegal strike, and therefore they have to start afresh. Of course, after a period of four months, if they work continuously on the open line they will again regain their temporary status. The Industrial Disputes Act also makes it clear that employment of a casual labour can be considered continuous only if they do not go on illegal strike.

Shri S. M. Banerjee, M. P. has raised the issue of non-reinstatement of railway employees who participated in the strike. Railway employees have been dismissed or removed from service not merely for participation in the strike, but for specific offences against the law of the land. However on their individual appeals, depending upon the extent of their offence, a lenient view is taken and they are put back to duty on the merits of the case.

We have already taken back to duty about 50 per cent on consideration of individual appeals. I have also directed the railway administrations to see that individual appeals are considered sympathetically and expeditiously. I have now set them a general target of about six weeks from the time of receipt of the appeal to consider it and come to decision and communicate the same to the employee.

Some of the opposition members have referred to the judgment by the Calcutta High Court in respect of certain employees who had filed writ petitions. In one case where certain number of employees had filed writ peti-

tions, the learned judge has given judgment. This judgment has upheld the right of the railway administration in taking action under rule 14(ii) of the Railway Servants Discipline and Appeal Rules, 1968. However, in the specific case of these employees, the learned judge has quashed the dismissal order on the ground that the reasons given are not adequate.

Since important issues are involved, the judgment is under study and action will be taken by the Government on the basis of legal advice.

Shri S. M. Banerjee has raised the question of funds for payment to the employees who are put back to duty. All the establishment charges for the staff in position on 1.4.1974 have been provided in the original budget. As such, there is no requirement for additional funds to pay the employees already put back to duty or who will be put back to duty in the course of the year.

The discipline has been restored on the railways and the staff at all levels are putting in their best effort. There has been a steady improvement in the matter of loading of coal, steel and other essential commodities.

Reverting back to the break in service. Shrimati Parvathi Krishnan was most vociferous that the break in service should be condoned. I may assure her that this question will be looked into again as sympathetically as possible, of course within the ambit of the law, and I hope that justice will be done to the people, although they erred at the time of the strike.

The punctuality in trains is steadily being improved. For the week ending 31st August 1974, that is, about ten days back the punctuality was as follows. In the Central Railway it was 87.5 per cent, in Eastern 41.3 per cent, in Northern broad gauge 89.9 per cent and metre-gauge 90.5 per cent, in the North-eastern broad-gauge 87.0 per cent, metre-gauge 83.8 per cent and in the North East Frontier broad-gauge

9 per cent and metre-gauge 42.2 per cent and in Southern Railways broad-gauge 39.3 per cent and metre-gauge 87.8 per cent. In the case of South-Central Railway, the figures for broad gauge and metre gauge are 97.3 and 95.4 per cent, respectively. In South-Eastern Railway, it is only 40.5 per cent; in Western Railway, the figures for BG and MG are 89.2 and 82.6 per cent.

I would assure the House that, so far as the cases of casual and striking workers are concerned, they will be looked into with as much sympathy as possible but never at the cost of those dedicated workers and officers who stood by us at the time of crisis; they will get better treatment and the assurances will be implemented in the case of those dedicated workers who stood by us in difficult times. (*Interruptions*).

MR. DEPUTY-SPEAKER: Order, please. I can understand members on the side of the House being dissatisfied and seeking to seek more clarification. But I do not understand why members on this side are excited...

SHRI MD. JAMILURRAHMAN (Kishanganj): We also want to seek certain clarifications.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Order, please. Instead of losing more time in raising our voices and competing in lung power, I think it is much better if I allow members to ask one or two questions. But they should not make speeches. We have not lost all chivalry yet and, therefore, I will give the ground first to the lady member.

Shrimati Parvathi Krishnan.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: I would like to seek clarification from the Minister on two issues that I have raised. First, I had asked the Minister to consider going into the question of the financial working of the Railways and he has, in his reply, indicated that the instability of the railway finances

[Shrimati Parvathi Krishnan]

and the shambles in which they are have a long history. What does he propose to do about them? (*Interruptions*). The Government has woken up to the position that there has been a steady deterioration. Then, there is something wrong in the State of Denmark. What is going to be done about it?

The second clarification is on the issue of victimisation. He says that the process has started and he has given a six-week limit. Six-week limit from when? These appeals have been lying with the railway authorities for much longer than six weeks already. Therefore, we want these appeals to be dealt with here and now, within the next 24 hours or 72 hours at the latest.

Lastly, Sir, he has talked about operational efficiency on the question of steel. The Steel Ministry have said that it has touched a record accumulation, on 1-6-1974, of 550,000 tonnes in the integrated steel plants, and there is a serious problem of shortage of wagons. I would like him to clarify that position.

SEVERAL HON MEMBERS *rose*

MR. DEPUTY-SPEAKER: If all of you want to put questions, you are welcome. But, I pity the Minister of Parliamentary Affairs.

श्री सुहृन्मव अजीलुरहमान (किशनगंज) : मैं मोहतरिम वजीर से इस बात को जानना चाहता हूँ जो डेडिकेटेड और लायल वर्कर्स थे जो स्ट्राइक के वक़्त में स्टुड बाई किए उनके बाल बच्चों के साथ स्ट्राइकर्स ने, जैसे किसी नौजवान बच्चे के चेहरे पर एसिड फेंक दिया या किसी के हाथ तोड़ दिए, किसी के पैर तोड़ दिए तो इस सिलसिले में क्या रेल मंत्रालय को मालूम है कि ऐसे कितने केसेज इंस्टीट्यूट हुए और वह केसेज किस स्टेज पर हैं और

जिनको ऐसी तकलीफ़ें बनीं हैं उनके लिए रेल मंत्रालय ने क्या कदम की है ?

SHRI DINEN BHATTACHARYYA (Serampore): My first point had already been put here in this House only two weeks ago in the presence of the Prime Minister by Mr. Somnath Chatterjee who referred to a case where an employee who was in jail under MISA for two years, was charge-sheeted and victimised for taking part in the strike and charged with provoking and instigating other workers to take part in the strike. What have you done in that case about which the Prime Minister herself gave an assurance that it will be looked into?

My second question is a very simple one. The Railway Board gave an assurance to the people of West Bengal that the Howrah-Amra railway line will be opened and it will be a broad-gauge line. The Prime Minister was very sympathetic and she had also laid the foundation stone for starting the railway in broad-gauge. But what has been done in that regard? No money is sanctioned here. Is it only a stunt or are you really very serious about it?

MR. DEPUTY-SPEAKER Now, this will be your third question.

SHRI DINEN BHATTACHARYYA: My last point is about the light railway at Arach-Sasaram in Bihar. It is on the point of collapse. A representation was made by myself to the Railway Minister and he assured me that he would look into the matter. What have you done about it till now?

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, the right hon. Member with a strong voice on my right.

श्री नानेन प्रसाद बरब : मैं माप के द्वारा रेल मंत्री से जानना चाहता हूँ

SHRI S. M. BANERJEE: Will you kindly ask the hon. Member to go to his seat and speak from there?

श्री नाबेन्द्र प्रसाद यादव : मैं आपके द्वारा रेल मंत्री से जानना चाहता हूँ क्या रेल मंत्री की, नरकटियागज से पहलेजाघाट वाया दरभंगा सीतामढ़ी, निकट भविष्य में एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाने की योजना है ? यदि हा, तो कब से ?

दूसरे मैं जानना चाहता हूँ क्या दरभंगा से नरकटियागज वाया सीतामढ़ी बड़ी लाइन बनाने की कोई व्यवस्था है ? (व्यवधान)

मैं आपके द्वारा मंत्री जा से यह भी जानना चाहता हूँ कि दरभंगा में नरकटियागज बाईर एरिया में है, वहाँ से 8 मील, 2 मील, 5 मील नेपाल का बाईर है अतः क्या निकट भविष्य में दरभंगा से नरकटियागज बड़ी लाइन ले जाने की व्यवस्था मंत्री जी करेंगे या नहीं ? यदि नहीं, तो उसके क्या कारण है ?

MR. DEPUTY-SPEAKER: What is your point of order Mr. Mavalankar?

SHRI P. G. MAVALANKAR (Ahmedabad): I am sorry I am not able to speak in the same voice. I thought you had permitted certain clarifications to be sought by Members and I thought therefore that only these Members whom you had called to speak in the debate which just ended would ask questions. But, I find that even those who did not make a speech are also asking questions. (Interruptions).

MR. DEPUTY-SPEAKER: Order, please. I have never said that only those who made speeches will ask questions. As a matter of fact, if we were to go strictly by conventions, then those who have made speeches should not ask questions. Now I see that their numbers keep on increasing. And each time I turn my eyes this side, instead of two, there are four or five and when I turn my eyes to that side, instead of two, there are three or four. As I say this is the

last day. I would very much wish that at the end of it, we should part with some kind of pleasantness, with some kind of a spirit of comradeship and all that and that is why I do not want to shut out anybody. But, on the other hand, Members should also have some restraints. We have plenty of business in front of us. I have made this appeal before. If you want to do that, I shall go along with you and the consequence is that the House will have to take it collectively.

Now, may I make this suggestion that only one Member from one group about the Congress Party, I cannot make that because they are one-thirds in the House and therefore it would not be fair to equate them as one group. So, we shall make that difference. About the Opposition what I am saying is this. If one member from the group or party asks one question the second member from that group and the party may not ask another question. Now, Mr. Bade

SHRI R. V. BADE (Kharagone): Sir, there are 15 persons under dismissal and 17 persons under suspension and fifty persons' services are under termination. There are 2,000 cases pending in whose cases break in service is not condoned. 350 cases are pending in courts. In M.P. there is a proposal to levy professional tax. But, in Baroda (Gujarat) there is no professional tax levied by them. I want to know why in M.P. professional tax is levied on railway servants whereas in Gujarat, the same is not levied and the employees are exempted from payment of professional taxes. The same yardstick should be applied here too.

श्री शंकर बयाल सिंह : उपाध्यक्ष जी, चतरा और हजारीबाग के रास्ते गया से बरकाकाना तक बड़ी रेलवे लाइन बहुत दिनों से विचाराधीन है। इस सम्बन्ध में 1945-46 में सर्वे हुआ था और उस सर्वे के अनुसार मैं जब से इस सपन में आया हूँ,

[श्री शंकर दयाल सिंह]

विद्यने तीन साल से यह मामला भी उठा रहा है। मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता चाहता हूँ कि 1945-46 में चतरा धीर हजारबाग के रास्ते से क्या से बरकाकाना तक रेल लाइन का जो सर्वेक्षण हुआ था उसका पुनः सर्वेक्षण कराये धीर जो आपने पत्र लिखा है कि 27 करोड़ रुपया खर्च होगा तो कम खर्च का कोई रास्ता निकाल कर इस रेलवे लाइन को अपनी स्वीकृति प्रदान करे।

PROF MADHU DANDAVATE: Mr. Deputy-Speaker, Sir, I wanted to seek clarifications from the Minister on one point only. In this you, Mr. Deputy-Speaker, are also involved. In this House I raised this issue.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Whenever I handle Railways I am always in trouble. Left to myself I would never travel by railways!

PROF. MADHU DANDAVATE: You might recall that I have raised the question in this House that after the Calcutta High Court had come out with a judgment in which they said that in violation of Art. 311 of the Constitution, illegally the services of railway employees were terminated, any such termination would be illegal and, therefore, they should be re-instated. I had raised this issue and you had commented that Government should take note of this submission made by hon. Members. I would like to know whether notice has been taken and what is the outcome?

15 hrs.

SHRI M. RAM GOPAL REDDY (Nizamabad): Sir, I want an assurance from the hon. Minister that he is not going to spend a single pie on the salaries and dearness allowance of the staff out of the funds which he has raised to the tune of Rs. 142 crores.

SHRI P. M. MEHTA: Sir, 2,500 workers will be thrown out of job if

coal is not rushed to Bhavnagar. I would like to know whether the Minister will take any action to this effect.

SHRI L. N. MISHRA: Sir, Shrimati Parvathi Krishan has asked about the financial position of the railways. I have given the position but I agree with her that some vital exercise has to be made and the matter has to be gone into and some new methods evolved to improve the finances of the Railways. Sir, by six weeks I mean the date on which the appeal is received. The moment it is received it should be disposed of within six weeks. She asked what happened to those who appealed earlier I can only say that six weeks will be from today for those also. I will be happy if all the disputes are settled within six weeks. These disputes run in lakhs. About steel I have already stated the latest position.

Shri Jamilurrahman said about the plight of the dedicated workers. I spoke about them. Certain facilities have been provided to them and if something more has to be done we will not hesitate to do more for them. There are quite a large number of people who went on duty during the strike and they had to undergo torture and physical harassment.

Shri Dinen Bhattacharyya raised the question of the number of persons arrested under MISA. Only the other day I had said that that information is not with me. He has raised that question. At the moment, I do not have the information with me. If he likes, I will write a letter to him tomorrow. Shri Shankar Dayal Singh raised the question about the railway line Chatra-Hazaribagh. He wants that a fresh survey should be made. If he thinks that a fresh survey should be made, I will be only too glad to sanction the survey. Mr. Dandavate mentioned about the judgment of the Calcutta High Court. In my speech, I have already stated that we are

examining it. We are taking legal opinion. Only after this, we will be able to reach a decision.

श्री नरेश्वर प्रसाद शर्मा : मान्यवर,
मेरे प्रश्न का उत्तर क्ली जी ने नहीं दिया ।

श्री एल० एन० सिन्घ : मैं भूल गया था ।
जहाँ तक दरभंगा से नरकटियागंज का
सवाल है वह लाइन डबल नहीं हो सकती ।
दरभंगा तक ब्रॉड गेज हो रही है और
एक ऐक्सप्रेस गाड़ी चलाना चाहते हैं, उसको
मैं देखूंगा कि नरकटियागंज से पहलेजाघाट
वाया सातमढ़ी ऐक्सप्रेस गाड़ी हो
सकती है कि नहीं ।

MR. DEPUTY-SPEAKER Now, there are a number of cut motions. Unless any hon Member wishes any particular cut motion to be put to the vote of the House, I will put all of them together.

SHRI S. M. BANERJEE Sir, I would like my cut motions Nos. 90 and 91 to be put separately to the Vote of the House

(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please understand what I am saying. Kindly sit down I am saying there are a number of cut motions, and if any Member wants any particular cut motion to be put separately to the House, I will do that. I will put others together. Mr. Banerjee has indicated that he would like cut motion Nos. 90 and 91 to be put separately to the House. Is there any other Member?

SHRI M. KATHAMUTHU (Nagapattinam): Sir, I would like to have my cut motion Nos. 151, 152 and 208 put to the vote of the House, separately.

SHRI P. M. MEHTA: Sir, I would like to have my cut motion No 95 to be put to vote separately.

SHRI R. V. BADE: Sir, I would like to have my cut motion Nos. 66 and 67 to be put to vote separately.

SHRI P. G. MAVALANKAR: Sir, I would like my cut motion No. 47 to be put separately and cut motion Nos. 51 and 63 together.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I will put cut motion No. 47 by Shri Mavalankar to the vote of the House.

Cut Motion No. 47 was put and negatived

MR. DEPUTY-SPEAKER: I will now put cut motion Nos 51 and 63 by Shri Mavalankar to the vote of the House.

Cut motions Nos. 51 and 63 were put and negatived

MR DEPUTY-SPEAKER: I will now put cut motion Nos. 66 and 67 by Shri R V. Bade to the vote of the House.

Cut motions Nos. 66 and 67 were put and negatived

MR. DEPUTY-SPEAKER: I will now put cut motion No. 90 by Shri Banerjee to the vote of the House. The question is:

"That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs 8,81,62,000 in respect of ordinary working expenses Administration be reduced by Rs. 100.

[Failure to re-instate all Railway employees who were discharged, dismissed and removed from service due to strike in May, 1974] (90)"

The Lok Sabha divided.

15.16 hrs.

AYES

Division No 26]

Bade, Shri R. V.

Banera, Shri Hemendra Singh.

Banerjee, Shri S. M.

Bhagirath Bhanwar, Shri

Bhattacharyya, Shri Dinen

Bhattacharyya, Shri Jagadish
 Bhattacharyya, Shri S. P.
 Bhaura, Shri B. S.
 Chaudhary, Shri Ishwar
 Chavda, Shri K. S.
 Chowhan, Shri Bharat Singh
 Dandavate, Prof. Madhu
 Das, Shri R. P.
 Deb, Shri Dasaratha
 Gowder, Shri J. Matha
 Haldar, Shri Madhuryya
 Halder, Shri Krishna Chandra
 Hazra, Shri Manoranjan
 Horo, Shri N. E.
 Huda, Shri Noorul
 Kalingarayar, Shri Mohanraj
 Karni Singh, Dr.
 Kathamuthu, Shri M.
 Krishnan, Shrimati Parvathi
 Lalji Bhai, Shri
 Limaye, Shri Madhu
 'Madhukar', Shri K. M.
 Malik, Shri Mukhtiar Singh
 Manjhi, Shri Bhola
 Mavalankar, Shri P. G.
 Mayavan, Shri V.
 Mehta, Shri P. M.
 Misra, Shri Janeshwar
 Modak, Shri Bijoy
 Mody, Shri Piloo
 Mukerjee, Shri H. N.
 Narendra Singh, Shri
 Pandey, Shri Sarjoo
 Parmar, Shri Bhaljibhai
 Pradhan, Shri Dhan Shah
 Ramkanwar, Shri
 Ranabahadur Singh, Shri
 Reddy, Shri B. N.
 Roy, Dr. Saradish
 Saha, Shri Ajit Kumar
 Saha, Shri Gadadhar

Sambhall, Shri Ishaque
 Sen, Shri Robin
 Sharma, Shri R. R.
 Shastri, Shri Ramavataf
 Shastri, Shri Shiv Kumar
 Singh, Shri D. N.
 Smha, Shri Satyendra Narayan
 Vajpayee, Shri Atal Bihari

NOES

Aga, Shri Syed Ahmed
 Ahirwar, Shri Nathu Ram
 Ambesh, Shri
 Ansari, Shri Ziaur Rahman
 Azad, Shri Bhagwat Jha
 Babunath Singh, Shri
 Banerjee, Shrimati Mukul
 Barman, Shri R. N.
 Barupal, Shri Panna Lal
 Bhagat, Shri B. R.
 Bhagat, Shri H. K. L.
 Bheeshmadev, Shri M.
 Bist, Shri Narendra Singh
 Brahmanandji, Shri Swami
 Brij Raj Singh-Kotah, Shri
 Chakleshwar Singh, Shri
 Chandrika Prasad, Shri
 Chaturvedi, Shri Rohan Lal
 Chavan, Shrimati Premalabal
 Chootey, Lal, Shri
 Chutten Lal, Shri
 Daga, Shri M. C.
 Darbara Singh, Shri
 Das, Shri Anadi Charan
 Das, Shri Dharnidhar
 Dasappa, Shri Tulsidas
 Daschowdhury, Shri B. K.
 Dhusia, Shri Anant Prasad
 Dinesh Singh, Shri
 Dixit, Shri G. C.
 Dixit, Shri Jagdish Chandra
 Dumada, Shri L. K.

Dwivedi, Shri Nageshwar
 Engti, Shri Biren
 Gaekwad, Shri Fatesingh Rao
 Ganesh, Shri K. R.
 Ganga Devi, Shrimati
 Gangadeb, Shri P.
 Gavit, Shri T. H.
 Godara, Shri Mam Ram
 Gohain, Shri C. C.
 Gomango, Shri Giridhar
 Gotkhinde, Shri Annasaheb
 Hansda, Shri Subodh
 Hanumanthaiya, Shri K.
 Harj Kishore Singh, Shri
 Hari Singh, Shri
 Jamilurrahman, Shri Md.
 Jha, Shri Chiranjib
 Joshi, Shrimati Subhadra
 Kadannappalli, Shri Ramachandran
 Kailas, Dr.
 Kakodkar, Shri Purushottam
 Kakoti, Shri Robin
 Kale, Shri
 Kamala Prasad, Shri
 Kamble, Shri T. D.
 Kamla Kumari, Kumari
 Kasture, Shri A. S.
 Kavde, Shri B. R.
 Kedar Nath Singh, Shri
 Kinder Lal, Shri
 Kisku, Shri A. K.
 Kotoki, Shri Liladhar
 Lakshmikanthamma, Shrimati T.
 Lutfal Haque, Shri
 Mahajan, Shri Y. S.
 Mahata, Shri Debendra Nath
 Majhu, Shri Kumar
 Malhotra, Shri Inder J.
 Mandal, Shri Jagdish Narain
 Mishra, Shri Bibhuti
 Mishra, Shri Jagannath
 Mishra, Shri L. N.

Mohammad Yusuf, Shri
 Mohan Swarup, Shri
 Muhammed Khuda Bukhsh, Shri
 Munshi, Shri Priya Ranjan Das
 Murmu, Shri Yogesh Chandra
 Naik, Shri B. V.
 Negi, Shri Pratap Singh
 Nimbalkar, Shri
 Oraon, Shri Kartik
 Oraon, Shri Tuna
 Painuli, Shri Paripoornanand
 Pandey, Shri Mamodar
 Pandey, Shri Sudhakar
 Pandey, Shri Tarkeshwar
 Parthasarathy, Shri P.
 Paswan, Shri Ram Bhagat
 Patel, Shri Prabhudas
 Patil, Shri C. A.
 Patil, Shri T. A.
 Patnaik, Shri J. B.
 Pradhani, Shri K.
 Qureshi, Shri Mohd. Shafi
 Raghu Ramaiah, Shri K.
 Rai, Shrimati Sahodrabai
 Rajdeo Singh, Shri
 Ram Dayal, Shri
 Ram Prakash, Shri
 Ram Sewak, Ch.
 Ram Surat Prasad, Shri
 Ram Swarup, Shri
 Ramshekar Prasad Singh, Shri
 Rao, Shrimati B. Radhabai A.
 Rao, Shri Jagannath
 Rao, Shri M. S. Sanjeevi
 Rao, Shri P. Ankneedu Prasad
 Rao, Shri Pattabhi Rama
 Raut, Shri Bhola
 Ray, Shrimati Maya
 Reddy, Shri M. Ram Gopal
 Reddy, Shri P. Narasimha
 Reddy, Shri Sidram
 Roy, Shri Bishwanath

Rudra Pratap Singh, Shri
Sadhu Ram, Shri
Saini, Shri Mulki Raj
Samanta, Shri S. C.
Sanghi, Shri N. K.
Sankata Prasad, Dr.
Sarkar, Shri Sakti Kumar
Satpathy, Shri Devendra
Savitri Shyam, Shrimati
Sayeed, Shri P. M.
Sethi, Shri Arjun
Shafee, Shri A
Shahnawaz Khan, Shri
Shailani, Shri Chandra
Shankar Dayal Singh, Shri
Shankar Dev, Shri
Shankaranand, Shri B.
Sharma, Shri A. P.
Sharma, Dr. H P.
Sharma, Shri Madhoram
Sharma, Shri R. N.
Shastri, Shri Sheopujan
Shenoy, Shri P. R.
Shukla, Shri Vidya Charan
Siddheshwar Prasad, Shri
Singh, Shri Vishwanath Pratap
Sinha, Shri R. K.
Sohan Lal, Shri T.
Suryanarayana, Shri K.
Tayyab Hussain, Shri
Tewari, Shri Shankar
Thakur, Shri Krishnarao
Tiwary, Shri D. N.
Tombi Singh, Shri N.
Tula Ram, Shri
Tulsiram, Shri V.
Uikey, Shri M G
Verma, Shri Balgovind
Vidyalankar, Shri Amarnath

Vikal, Shri Ram Chandra
Yadav, Shri Chandrajit
Yadav, Shri D. P.
Yadav, Shri Karan Singh
Yadav, Shri N. P.
Yadav, Shri R. P.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The result* of the division is:

Ayes 54: *Noes* 161.

The motion was negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put cut motion No. 91 to the vote of the House.

Cut Motion No. 91 was put and negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put cut motion No. 95 of Shri P. M. Mehta to the vote of the House.

Cut Motion No. 95 was put and negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I will now put cut motions Nos. 151, 152 and 203.

Cut Motions Nos. 151, 152 and 203 were put and negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I will now put all the other cut motions to the House.

*The following Members also recorded their Votes:

AYES: Shri Ram Hedov;

NOES: Shrimati Sheila Kaul and Shri Kushok Bakula.

All other Cut Motions were put and negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the respective Supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the order paper be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1975, in respect of the following demands entered in the second column thereof—Demand Nos. 4 to 6, 8 and 10."

The motion was adopted.

[The motion for Supplementary Demands for Grants which were adopted by the Lok Sabha are reproduced below—Ed.]

DEMAND No. 4—WORKING EXPENSES—
ADMINISTRATION

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 8,81,82,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1975, in respect of 'Working Expenses—Administration'."

DEMAND No. 5—WORKING EXPENSES—
REPAIRS AND MAINTENANCE

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 23,20,00,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1975, in respect of 'Working Expenses—Repairs and Maintenance'."

DEMAND No. 6—WORKING EXPENSES—
OPERATING STAFF

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 20,16,47,000 be granted

to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1975, in respect of 'Working Expenses—Operating Staff'."

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

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 1,34,25,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1975, in respect of 'Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel'."

DEMAND No. 10—WORKING EXPENSES—
STAFF WELFARE

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 2,91,66,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1975, in respect of 'Working Expenses—Staff Welfare'."

15.16 hrs.

APPROPRIATION (RAILWAYS)
NO. 4 BILL*, 1974

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI L. N. MISHRA): I beg to move for leave to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1974-75 for the purposes of Railways.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill to authorise payment