

12.04 hrs.

STATEMENT RE. REGIONAL
BANKS ORDINANCE

REGIONAL RURAL BANKS BILL*

THE MINISTER OF STATE IN-CHARGE OF THE DEPARTMENT OF REVENUE AND BANKING (SHRI PRANAB KUMAR MUKHERJEE): I beg to move for leave to introduce a Bill to provide for the incorporation, regulation and winding up of Regional Rural Banks with a view to developing the rural economy by providing, for the purpose of development of agriculture, trade, commerce, industry and other productive activities in the rural areas, credit and other facilities, particularly to the small and marginal farmers, agricultural labourers, artisans and small entrepreneurs, and for matters connected therewith and incidental thereto.

MR. SPEAKER: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill to provide for the incorporation, regulation and winding up of Regional Rural Banks with a view to developing the rural economy by providing, for the purpose of development of agriculture, trade, commerce, industry and other productive activities in the rural areas, credit and other facilities, particularly to the small and marginal farmers, agricultural labourers, artisans and small entrepreneurs, and for matters, connected therewith and incidental thereto."

The motion was adopted.

SHRI PRANAB KUMAR MUKHERJEE: I introduce† the Bill.

THE MINISTER OF STATE IN-CHARGE OF THE DEPARTMENT OF REVENUE AND BANKING (SHRI PRANAB KUMAR MUKHERJEE): I beg to lay on the Table an explanatory statement (Hindi and English versions) giving reasons for immediate legislation by the Regional Banks Ordinance, 1975, as required under rule 71(1) of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha.

12.05 hrs.

RESOLUTION RE. RATE OF DIVI-
DEND PAYABLE BY THE RAIL-
WAY UNDERTAKING TO GENERAL
REVENUE—contd.

MR. SPEAKER: Now we take up further discussion of the following Resolution moved by Shri Mohd. Shafi Qureshi on the 12th January, 1976, namely:—

"That this House approves the recommendations made in paras 4, 5, 15, 16, 17 and 23 contained in the Eleventh Report of the Committee appointed to review the rate of dividend payable by the Railway undertaking to General Revenues as well as other ancillary matters in connection with the Railway Finance and General Finance which was presented to Parliament on 9th January, 1976.

"That this House further directs that the action taken by Government on the other recommendations made in this Report as well as in the English and Ninth Reports, should be reported to the Committee."

*Published in Gazette of India Extraordinary, Part II, Section 2, dated 15-1-76.

†Introduced with the recommendation of the President.

Shri Samar Mukherjee may now continue.

SHRI SAMAR MUKHERJEE (Howrah): Mr. Speaker, Sir, the other day I was just mentioning one of my experiences. I was going to Kerala from Madras three weeks before. On the way I saw that, one after another, two engines went out of order and my train was delayed by three hours. I do not know what actually were the reasons? But, so far as I know, the Railway Authorities are now using the old locomotives and forcing the drivers to run those engines. But, they are old and worn out and therefore break-down is possible; I am not blaming the Railway Administration for this. But, my point is in regard to the picture which the Government is trying to project that the functioning of the Railways is improving and so on. This is not the reality. The reality is, Railways are passing through a crisis; their financial position is not healthy; it is sick. Sir, here, I would like to refer to the Ninth Report of the Railway Convention Committee on Social Burdens on Indian Railways. On Page 143, it has been admitted by the Committee:

"in the present parlous state of Railway finances when they are heavily indebted to General Revenues, any further burden by way of additional dividend liability and recurring losses on such lines, is bound to be backbreaking and may in fact shatter the entire fabric of the railway system in the country."

This is the position. Therefore, Government should not be complacent. This requires serious thought on the part of the Government to formulate new policies; old policies must be changed. You are carrying forward the old heritage of the colonial period. That is our point of criticism and we want that this heritage should be changed ultimately, basically and

fundamentally. It is also mentioned in the Report:

"On the other hand, the Committee recognise that the need for opening up backward areas is also urgent and pressing. In the situation, the only course left open to the Government, in the view of the Committee, is to enunciate a clear-cut policy whereunder the Central and State Governments would be willing partners in mobilising the capital needed for such lines and in sharing the losses in their operation."

The social burdens should not be placed on the Railways because their economy is not healthy and they are passing through an acute crisis. Similarly, the system of a fixed dividend going to the General Revenues should also be discontinued. Because, ultimately, whether it is through the Railways or through the Government, the burden is placed on the common people. Even in cases, where foodgrains and other essential commodities are carried at concessional rates, it does not benefit the common people. People are forced to purchase these essential commodities—coal, foodgrains, etc.—at higher prices in the black-market. The traders are taking full advantage of this, particularly, the big business. So, in the name of social burdens, they are getting extra concessions from the Railways; but, the common people are not benefitted. Therefore, this situation must be reviewed by the Government and this old method of forcing the Railways to pay a fixed dividend to the General Revenues should be discontinued.

Railways must be considered more as a public utility service than as a commercial concern. The attitude of the Railway Administration should be basically changed in relation to its employees. Unnecessary expenditure can be avoided. I will give one example. Thousands of railway employees have been dismissed under

[Shri Samar Mukherjee]

Rule 14 (1) and (2). This shows the bureaucratic, anti-employee, anti-working class attitude of the Railway Administration. This is also an old heritage of the British period, the bureaucratic attitude towards the employees.

Recently one Supreme Court judgment has stated that the statutory provision referred to above, that is, portion of rule 14, 'merely imports a rule of natural justice in enjoining that before taking final action in the matter, the delinquent employee should be heard and the circumstances of the case may be objectively considered'. No hearing is given and summarily they are being dismissed, despite the ruling of the Supreme Court. Now when a ruling has come from the Supreme Court, if the railway administration and Government do not change their attitude, do not give scope to the employees to place their points of view, they will have to go to the courts, and the railway administration and Government will file appeals involving lakhs and crores of rupees in order to defend their wrong, bureaucratic attitude. In the name of prestige, they will fight the employees in the courts. This can be easily avoided, and if it is avoided irritation will not be there, relations between the administration and the employees will further improve, the employees will get the benefit of the judgment of the courts and greater respect also will be shown to the courts. But unfortunately, that is not the present attitude of the railway administration and the Ministry. I am only showing how this type of expenditure can be avoided if the Ministry shows a sympathetic attitude, a human attitude, towards its own employees and workers

Here it is also admitted by the Committee that some lines may be required to be opened for helping

communications. That also falls as a social burden on the railway budget. Here also Government as a whole must consider whether the burden should entirely fall on the economy of the railways or not. This is the responsibility of Government. If opening of a new line entails some economic burden and involves some loss, that also must be borne by the Government as a whole from the general revenues for the benefit of the people. The railways may take a share of that burden, but the total burden should not be placed on them

The necessity of taking over some of the railways is so urgent I may cite an instance which is already known I am particularly drawing Shri Tripathi's attention to this. It is the Arrah-Sasaram Railway. He knows the position. This line was closed on 4th December. The plea advanced by the management is that they have no money. I have received telegrams and a series of letters from the leaders of the employees. They are not being paid from November. The two lines, Arrah-Sasaram and Fatwa are completely closed. The passengers were put to great trouble. They approached the local administration. Due to the intervention of the District Collector, the management agreed to run the railways, but the employees were not paid. They were told, 'We cannot implement the Bonus Act'. The bonus amount has even been reduced, even that amount has not also been given to them. So the workers frantically appealed to the Ministers. Their leaders met the Minister before. I myself was present there. Some assurance was given to them by the Minister that he would look into their interest and if that railway was not properly run—that was the verbal assurance the Minister gave me here—Government would consider whether they would take it over or not.

But the present position is that the railways are not running. Due to the

intervention of the district collector and one of the Ministers of the Bihar Government, the management agreed to run it from 5th of January but without any payment. The workers protested because they were not getting the wages and they said that if there was no pay, there will be no work. From their side there were some agitations. Due to intervention of the district authorities trains started running. There is no lamp, no first aid box. It was decided that the trains would not run after 6 p.m. I got a complaint that one guard was forced to run the train without any light in the darkness. So he refused. One guard was looted; if the train runs in darkness the danger of looting is there naturally. Even broadgauge trains are being looted now-a-days. The guard who refused to run the train without any light was suspended and the workers started an agitation. Again the district collector and one Bihar State minister intervened and they forced the management to withdraw the suspension order and the train is run. The management has assured them that by today, 15th January, they will clear their old wages. But that has not yet been done. In these circumstances, I request the hon. Minister to intervene in the matter immediately and decide to take over the management of that railway because that railway runs through areas which are populous and if it is closed it will create a lot of hardship to the people and the workers. The state government is in favour of keeping that railway running. Personally I shall meet the hon. Railway Minister and discuss this matter with him. On the floor of the House I am raising this question because taking over is very urgent and necessary. The reluctance on the part of the Railway Board is perhaps because they feel if they take it over the burden will fall on Government when the economy is not in good condition. But this decision must be taken and the Government must see that the burden does not totally fall

upon the railway administration. Government should share the burden.

My last point is this. The framework of the system under which we are now living is a capitalist system based on profit and exploitation. Under this system the economy is bound to go through deepening crisis. There is no way out of the crisis unless this system is changed basically. That is not dependent on the Railway Board and the Railway Ministry. Keeping this in mind we suggest that at least the Government should come forward to save the railways from the financial crisis and take upon itself the social burden, instead of placing it on the railway administration. The railway administration is passing on the burden to the workers and employees, denying them their legitimate wages, bonus and other economic benefits. The plea of the railway administration is that the railways are running at a loss and they could not entertain the demands of the workers. So the only way left to them was to suppress their movement. For that the government are prepared to spend any amount of money and they will increase the police force and call in the CRP and if necessary the army also will come and they will bring in black legs and give them extra preference and double promotions. For suppressing the legitimate trade union rights of the employees and workers, money is not wanting but for developing a healthy railway system, money is wanting. That is the unfortunate system under which we are still living. The struggle for changing that system will go on. In the meantime Government must be pressurised to change their present outlook in regard to the contribution by the railways to the general funds; this should not be continued. With these words, I oppose this resolution.

SHRI S. M. BANERJEE (Kanpur):
 Mr. Speaker, Sir, I share the views expressed by my friend Shri Samar

[Shri S. M. Banerjee]

Mukerjee. As far as the railway finances are concerned. Sir, this is not the first report of this Committee. I think in the previous report, this particular Committee had expressed its opinion and had suggested certain things. Sir, it is true that for the railway finances we have to undertake the responsibility. The position of the General Revenues is difficult. The railways have to manage their own affairs.

Sir, as far as running of the trains is concerned. I must admit that today there is much improvement. Punctuality is being maintained and it is not that previously if the train was to arrive at 5.00 PM we could safely go and expect it on the railway platform at 6.00 PM. Now there is no late arrival of the train. It has improved a lot. As far as branch lines are concerned, some improvement is still required to be done. But in this matter, I must congratulate the Railway Ministers. They have been able to achieve results. I must also congratulate the employees who are equally responsible for running the trains punctually. Now, when the question of railway finances has come, we have to ask ourselves why there is always a deficit. Previously it was not the case. I do not know whether it is genuine or man-made or it is a manipulation. Sir, it is always said that there is an increase in the fares of the railway tickets. Sir, when we compare the ticket rates from 1947 to date, we come to know how many times the fares have been increased. I can understand the particular time when the fare of the tickets was increased to meet the deficit and to avoid recurring loss. But every year it is happening. The capacity to pay the fares by the ordinary passengers is limited. Great inconvenience is being experienced by the ordinary passengers. For the last 20 years the ordinary passengers have been experiencing this difficulty.

Now, what are the methods to be adopted to reduce the deficit or to get out of this difficult position? How to plug the loopholes? I know in many ways corrupt officers have been dismissed. Their services have been terminated and it has definitely given impetus to those honest officers who are working very efficiently. This will also create a sense of fear in the minds of those who have been indulging in corrupt practices. So, much is dependent on the efficient administration of the Railway Board to see how best they can plug the loop-holes and completely remove corruption and curb wasteful expenditure. We have to see that these things have been practically removed.

I would like to know from the Railway Minister the results of various Committees formed to stop theft and pilferages on the railways. I can still say with evidence that a lot of theft is taking place with the connivance of railway staff and the Railway Protection Force. I do not say that the entire people in R.P.F. are dishonest. There are honest people also. But there are some people who, with the help of the contractors are sending coal to various places, are indulging in corrupt practices. I have seen people sending the stolen coal for sale by the contractors. That must come to an end. Some people have been caught and prosecuted, but that is not enough. From Calcutta onwards, in the Asansol division wagon-breaking is going on unabated. There is a gang at Mughalsarai and other places.

AN HON. MEMBER: They are connected with the ruling party.

SHRI S. M. BANERJEE: I do not know; let us not attribute motives. A wagon-breaker may belong to any party, but he is a wagon-breaker first and politician next. I want to know whether the back-bone of this gang has been broken. I am

told very important and influential people of that area are connected with it. They run this gang and finance it. They are armed with pistols and guns. At Asansol, they have got sten guns. So, out of sheer fear, nobody intervenes. I want to know what is being done about it.

Members from all sections of the House have time and again pleaded for the abolition of the Railway Board. It may not be abolished, but it should be reorganised. The members of the Railway Board, including the Chairman, feel that they can do whatever they like. They will have to be made to feel that they are subservient to the minister. I must congratulate Panditji and his junior ministers for putting their foot down this time. It is a good sign that the members of the Railway Board have also started feeling that it is not easy to mislead the country any more.

THE MINISTER OF RAILWAYS
(SHRI KAMLAPATI TRIPATHI):
 You can say all this when the budget comes up for discussion.

SHRI S. M. BANERJEE: Abolition of the Railway Board is a subject which we can bring up any time. You should support us in this. He need not abolish it now; let him abolish it at the time of the budget. Much money can be saved by reorganising the Railway Board. The Board should function efficiently. And each member should be made responsible for whatever happens on the various railways.

My other request is about the Delhi-Saharanpur light railway. When Shri Tripathi was Chief Minister of U.P., he stayed the proceedings and said, this line should not be taken away. But ultimately he was overpowered by the then Railway Minister and we lost that line. It was a boon for passengers from Saharanpur to Delhi. I want to know whether

a broad gauge line is being constructed there.

Last but not the least, I would support the hon. Member, Shri Samar Mukherjee, when he said that we are spending too much money on litigation against the railway employees. If a railway employee goes to the High Court, they will go to the Supreme Court; if an employee goes to the sessions court, they will go to the High Court. Now that there is such good relations between the employees and the railways, they should take back those 980 employees. If the Mizo rebels could be made amenable, if the Naga hostiles could be brought round, if we could talk of a change of heart in the case of the Naga hostiles, could we not do that in the case of these 980 employees? Why should the litigation be prolonged? If the Minister would give an assurance that they would be taken back, I am prepared to give an assurance on behalf of those employees that they would give up their court cases.

With these words, I support the Report of the Committee. I would request the hon. Minister to answer some of these points, if not today, at least during the regular budget discussion.

श्री डी० एन तिवारी (गोपाल गंज) :
 अध्यक्ष महोदय, मैं श्री कुरेजी के प्रस्ताव का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। माननीय सदस्य श्री समर मुखर्जी की यह बात सुनकर मुझे बड़ी हैरत हुई कि रेलवे में कोई इम्प्रूवमेंट नहीं हुई है। यह सर्वत्रिदित है कि जितनी इम्प्रूवमेंट रेलवे में हुई है, उतनी शायद ही किसी और डिपार्टमेंट में हुई हो। जो देन्स पहले 5-5, 6-6 घंटे नेट चलती थीं, वे अब ठीक समय पर चलने लगी हैं। कुछ ब्रांच लाइनों में गडबडी है और मैं उम्मीद करूंगा कि मिनिस्टर साहब उस तरफ तबज्जह देंगे, जिससे ब्रांच लाइनों का बकिंग ठीक हो

[श्री डी० एन० तिवारी]

सके। इसे समय ब्राच लाइनों को कोई देखने वाला नहीं है, कोई चौकिया नहीं है। वहा लोग घडल्ले से बिना टिकट चलते है और ट्रेनें भी समय से नहीं चलती है। उनकी तरफ ध्यान देना जरूरी है, ताकि रेलवे में मेन लाइन ब्राच लाइन, छोटी लाइन और बड़ी लाइन सब का बकिंग समकक्ष हो जाए।

रेलवे कन्वेंशन कमेटी ने मिफारिण की है कि रेलवे से कुछ परसेंटेज जनरल रैवेन्यू को देना चाहिए। श्री ममर मुखर्जी ने कहा है कि कोई परसेंटेज फिक्स करना जरूरी नहीं है, यह मोशल सविम की चीज है, इसलिए कोई डिबीडेण्ट देना जरूरी नहीं है। यह बात मुनकर मुझे ताज्जुब हुआ। टैक्स पेयर्स का हजारों करोड़ रुपया रेलवे में लगा हुआ है लोग उम्मीद करते है कि रेलवे से जो प्राफिट हो, उसका कुछ भाग जनरल रैवेन्यू में जाए, जो देश के विभिन्न कार्यों के लिए प्रयुक्त हो। इसलिए इसको बन्द कर देना कहा तक उचित होगा? रेलवे एव पब्लिक यूटिलिटी सविम है लेकिन उसको अपनी कार्यकुशलता और किकायन-शारी से कुछ बचत करना जरूरी है। अगर वहा बचत नहीं होती है, तो यही समझा जायेगा कि वहा कारगुजारी ठीक नहीं है। बहुत में मर्दों में पैसा बचाया जा सकता है।

जैसा कि श्री बनर्जी ने कहा है, रेलवे में पिलफरज बहुत होता है। वह इतना रैमैण्ट है, जिसका शायद आप अन्दाजा नहीं लगा सकते है। हर बड़े-बड़े याडें में और ऐसी जगहों में जहा कोयला रखा जाता है, धडल्ले में चोरी होती है। उस में रेलवे एम्पलायी भी शामिल होते है। उनके शामिल हुए बिना चोरी नहीं हो सकती है। हमारे यहा भी 3,4 जगह कोयले का स्टार्क हांत है, वहा बहुत बड़ी मात्रा में कोयले की चोरी होती है। पिलफरेज को रोकने की तरफ रेलवेज का ध्यान देना चाहिए।

फस्ट क्लास कम्पार्टमेंट में पढने की लाइट प्रब हटा की गई है जिसकी बजह से पीसेन्बले कोई किताब नहीं पढ सकते है। कम-से-कम मेल ट्रेन या एक्सप्रेस ट्रेन जैसी इम्पार्टेंट ट्रेस में पढने के लिए लाइट लगानी चाहिए। इस वक्त तो बिलकुल ब्लैक-आउट कर दिया गया है। बहुत कम ट्रेने ऐसी है, जहा लाइट का प्रबन्ध है और लोग पढ सकते हैं। यह भी कहा गया है कि थर्ड क्लास कम्पार्टमेंट्स में बल्ब और फैन चोरी हो जाते है।

इसमें कोई शक नहीं है कि रेलवे की कार्यकुशलता में वृद्धि हुई है। लेकिन इन छोटी-छोटी बातों पर भी ध्यान देना चाहिए। इसमें मुसाफिरों को भी अधिक सुविधा होगी। कुछ बचत कर के जनरल रैवेन्यूज में कट्टीब्यूट करने के लिए जरूरी है कि रेलवे के खर्चों को कम किया जाये।

जो कंम कोर्टमें में जाते है, उनको बाहर ही मेटल कर लिया जाये, तो ज्यादा अच्छा हो। बहुत से मामले ऐंसे होते है, जिम पर महानु-भतिपूर्वक विचार कर के, दोनों पार्टीज का बुलाकर बात करली जाये, तो मामला आसानी में हल हो सकता है और कोर्ट में जाकर कोर्ट-फीस आदि का खर्चा करना जरूरी नहीं होगा। इस सम्बन्ध में भी बचन हो सकती है।

आज लाइट रेलवे की रफ्तार की हालत यह है कि आदमी बीच में ही उतरकर कुछ काम कर के फिर उस पर चढ जाता है। लोग पैदल चलकर भी उससे आगे पहुंच जाते है। ये रेलवेज तो आज एक एनेक्रिज्म है, इसलिए इनको मीटरगेज और ब्राउडगेज में बदल देना चाहिए, ताकि मुसाफिरों को सुविधा हो सके। उदाहरण के लिए मुझे कई बार आरा-सहस्राराम रेलवे पर जाने का मौका मिला है। मैं समझता हू कि उस ट्रेन के बजाय टमटम पर जाकर आदमी जल्दी पहुंच जाता है। इसलिए ऐसी रेलवे को चलाने का क्या फायदा

है; इससे अच्छा है उसको एवालिश कर दिया जाये। उसको कम-से-कम मीटर गैज में बदल देना चाहिए। इससे लोगों को भी सुविधा होगी और रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी। इस वक्त लोग बिना टिकट यात्रा करते हैं और रेलवे को कोई पैसा नहीं मिलता है।

रेलवे की कार्यकुशलता में जो इम्प्रूवमेंट हुई थी, मैं देख रहा हूँ कि कुछ दिनों से उसमें कुछ कमी हो रही है। मंत्री महोदय को इस तरफ ध्यान देना चाहिए कि जो इम्प्रूवमेंट हो चुकी है, उसमें कमी न हो, बल्कि उसमें वृद्धि हो। जल्द इस बात की है कि रेलवे बोर्ड और रेलवे के अफसरों में सतर्क होकर काम करें।

अभी डिमांड हुई है कि रेलवे बोर्ड को एवालिश कर दिया जाये। उसमें क्या लाभ होगा? रेलवे को ठीक तरीके से चलाने के लिए कोई न कोई आर्गनाइजेशन तो रखना होगा। नाम बदला जा सकता है, रेलवे बोर्ड हो या इन्सपेक्टर हो या डायरेक्टर हो, लेकिन एक वाडी तो रखनी होगी, जो रेलवे के कामको चलाये। केवल मिनिस्टर समूचा काम नहीं कर सकता है।

यह भी ठीक है।

एक माननीय सदस्य : श्री विभागों में बोर्ड नहीं है।

श्री डी० एन० तिवारी : है क्यों नहीं? पी एण्ड टी में बोर्ड है।

एक माननीय सदस्य : उसके भी एवालिश होने की बात हो रही है।

श्री डी० एन० तिवारी : कहां एवालिश होने की बात हो रही है। यह एवालिशन करने क्यों है? एवालिशन के बजाय उसको ठीक से आर्गनाइज करने की बात कहिए। अगर मिनिस्टर दख हो जैसे कि पंडित जी के समय

में हो रहा है तो रेलवे बोर्ड कभी उन पर हावी नहीं हो सकता। अगर हम उनको हावी होने दें तभी वह हावी हो सकते हैं। लेकिन अगर मिनिस्टर चुस्त हों और लगन से काम करें तो रेलवे बोर्ड कभी हावी नहीं हो सकता है। इसलिए रेलवे बोर्ड का दोष नहीं है। बल्कि दोष है कार्यकुशलता का। अगर कुशल मिनिस्टर हों जैसे आज की प्रेजेंट टीम है तो रेलवे बोर्ड को रखने में कोई उजर नहीं हो सकता। लेकिन पंडित जी इस बात को देखें कि जो पहले गलतियां हुई हैं वह आगे दोहराई न जायें। इन्हीं चन्द बातों के साथ मैं उन के प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ और यह चाहता हूँ कि रेलवे की आमदनी में मे कुछ हिस्सा जनरल रेवेन्यू में जरूर जाये।

श्री एम राम गोपाल रेड्डी : (निजामाबाद) : अध्यक्ष महोदय, मैं पंडित कमलापति त्रिपाठी और उन के दो साथियों को मुबारकबाद देता हूँ कि बहुत अच्छा इम्प्रूवमेंट रेलवे मिनिस्ट्री में हुआ है। एक जमाना ऐसा था कि कारखाने में माल पड़ा रहता था और रेलवे बैगन भरे हुए रहते थे। बहुत से लोग रेलवे बैगन्स का अपना गोदाम बना कर रखते थे और आठ आठ दिन तक उन का माल उन में पड़ा रहता था, उधर बाजार में कीमते बढ़ती रहती थी। आज आर्डिनैम की वजह से या और एफेक्टिव मेजर्स की वजह से कोई भी आदमी रेलवे बैगन्स को गोदाम बना कर नहीं रख सकता। उस को उसे खाली करना पड़ता है। इसकी वजह से आज रेलवे बैगन्स ज्यादा हो गए हैं और कारखानों में माल कम हो गया है। मैं चाहता हूँ कि रेलवे का जो ट्रैफिक है वह और ज्यादा से ज्यादा हो, जल्दी से जल्दी एक जगह से दूसरी जगह माल पहुंचाया जाय। क्योंकि आज ज्यादा पैसा खर्च करके भी लोग लारी का इस्तेमाल कर रहे हैं। उसकी वजह यह है कि वह अपना माल जल्दी से जल्दी पहुंचाना चाहते हैं।

श्री [श्री एम० राम गोपाल रेड्डी]

इसलिए रेलवे को चाहिए कि जल्दी से जल्दी सामान को डोने की व्यवस्था करे।

दूसरी बात—रेलवे में 3 हजार करोड़ रुपया सौ साल से लगता चला आ रहा है। हिन्दुस्तान की पब्लिक का तो मैं चाहता हूँ कि कम से कम उस का दस प्रतिशत रेलवे को जनरल रेवेन्यू में देना चाहिए। इनका मतलब है कि कम से कम 300 करोड़ रुपया जनरल रेवेन्यू में हर साल उसको देना चाहिए। वैसे बैंक का इंटरेस्ट आजकल 17 परसेंट तक बढ़ गया है लेकिन इतना नहीं तो कम से कम 10 प्रतिशत उसको देना चाहिए। अपने गुणों से और अपने मेहनत से इतना अधिक कमाया जा सकता है।

जहां तक रेलवे एम्प्लॉईज को ज्यादा पैसा या ज्यादा बोनस देने का सवाल है, मेरा यह कहना है कि आप ज्यादा कमाइए और ज्यादा लीजिए। अगर थोड़ी सी कमाई से ज्यादा लेना चाहते हैं तो इस से देश का नुकसान होना है। इसलिए रेलवे एम्प्लॉईज को चाहिए कि वे यह देखें कि पिलफरेज न हो, माल जैसा लोड किया गया है उसी हाल में अपने डैस्टिनेशन पर पहुंचें। ये चीजे स्टाफ के देखने की हैं। एमरजेसी में स्टाफ अच्छा काम कर रहा है।

यह रेलवे बोर्ड के पीछे बार-बार पड़ना हम लोगों को जरा कम कर देना चाहिए क्योंकि वह मिनिस्टर के हवाले है। अगर रेलवे बोर्ड ठीक काम नहीं कर रहा है तो इसका मतलब मिनिस्ट्री ठीक काम नहीं कर रही है। आप यह क्यों समझते हैं कि रेलवे बोर्ड अलग है मिनिस्ट्री अलग है? पंडित जी कभी जबानी के जमाने में घोंडे पर चढ़े हैं या नहीं, यह मैंने नहीं मालूम लेकिन उनके नीचे रेलवे का घोंडा तो बहुत तेजी में दौड़ रहा है। इन चन्द शब्दों के साथ मैं आप को धन्यवाद देता हूँ।

श्री मूल चन्द डागा (पाली) : अध्यक्ष महोदय, मुझे एक बात कहनी है कि जहाँ 14 लाख भादमी काम करते हैं और घरवाँ की सम्पत्ति लगी हो रेलों में, 1965 से बराबर उससे घाटा चलता आ रहा हो तो उस की जिम्मेदारी कौन लेगा ?

श्री एम० एम० बनर्जी पालियामेंट।

श्री मूल चन्द डागा : और खासकर के आप क्योंकि आप ने हड़ताल करवाई 8 मई को इसलिए आप तो जिम्मेदारी ले ही लीजिए। आप की 8 मई की हड़ताल के कारण कितना नुकसान हुआ ?

सवाल यह है कि घरबो रुपया लगने के बाद 1965 से लेकर आज तक जो घाटा होता चला जा रहा है उससे खुद रेलवे मंत्री जी को तसल्ली हो जाय तो अच्छी बात है। यह घाटा क्यों हो रहा है और बराबर हो रहा है। 1965 से आज तक कभी भी यह नहीं बताया गया पिछले दस सालों में कि रेलवे में यह घाटा क्यों होता जा रहा है। आप के पैसेजर्स कम होते जा रहे हैं। एक घाटे का कारण यह है। माल भी कम ढोया जाता है और पूजी ज्यादा लग रही है, इस बात की एनेलिसिस कौन करेगा ? कौन इसकी जिम्मेदारी लेगा, रेलवे एथारिटी लेगी रेलवे बोर्ड लेगा, मिनिस्ट्री लेगी, कौन लेगा ?

कमेिटिया बहुत बनती है। जब आप देखिए 1950-51 के अन्दर रोड का ट्रांसपोर्ट पैसेजर्स का 24.9 था, आज वह 48.9 है और रेलों का 50-51 के अन्दर पैसेजर ट्रेफिक 75.1 था जो आज हो गया है 51.1। कितना कम हुआ है। पैसेज कितने कम हुए हैं ? रोड से आप का माल कितना ढोया जाता था—1950-51 में 10.2 परसेंट, आज हो गया है 34.7 परसेंट और रेल से जो पहले माल ढोया जाता था वह था 89.8 परसेंट, वह आज हो गया है 65.3 परसेंट। यह आपको खुद की किताब से मालूम पड़ता है कि रेल से

यात्री कम सफर कर रहे हैं और माल कम बोया जा रहा है। खपया बहुत ज्यादा लगा है और 14 लाख घ्रादमी काम करते हैं। जो भी बात कही जाती है, अब डिबिडेंड की बात भी सही बात है। लेकिन यह रेलवे घाटे में क्यों जा रही है? आप देखिए, चौरियां, बराबर हो रही हैं एमरजेंसी के बाद भी, यह एक क्वेश्चन के जवाब में बताया गया है जो मेरे पास है। चौरियां की रकावट नहीं हो रही है। आज भी चौरियां हो रही हैं। कौन जिम्मेदारी इसकी लेगा? 22 करोड़ खपया आप रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स पर खर्च करें और इतना खर्च करने के बाद भी चौरियां होती रहें, उस पर भी हम लोग यह कहते रहें कि रेलवे के अन्दर गति आ गई है, यह ठीक है लेकिन उसे गहराई में जाकर देखना होगा कि आखिर जहा अरबों की दौलत लगती हो और यह आप का सबसे बड़ा बल्कि यूटिलिटी सविस है, उस में बराबर घाटा चलता हो 12 साल से

श्री एस० एम० बंनर्जी : मेरा प्वाइंट आप आर्डर है। माननीय सदस्य बोल रहे हैं और इतनी इम्पार्टेंट बात कर रहे हैं लेकिन दोनों मंत्रियों में से कोई नोट नहीं ले रहा है तो यह क्या इरलिवेट बात बोल रहे हैं?

अध्यक्ष महोदय : वह सुन रहे हैं। श्री डागा आप जरा जल्दी ममाप्त कीजिए अपनी बातको।

श्री भूल चन्द डागा : आज आप के वेगंस कितने बेकार पड़े है? एक दफा आप के यहा एक इनाम दिया गया उन आदमियों को वेगंस के लिए, लेकिन आज भी लाखों वैनन बेकार पड़े हुए हैं, यह मैं संख्या ठीक बता रहा हूँ। उन्हें ठीक करने के लिए सामान नहीं मिल रहा है। आज लाखों वैनन सामान न होने की वजह से पड़े हुए हैं, कारखानों में मिस्त्री बठे हुए हैं, लेबर बंठा हुआ है, मगर सामान ही नहीं है वैनन को ठीक करने के लिए। नये वैनन का सबाल नहीं, पुराने वैनन इतने पड़े हुए हैं जिन के लिए सामान नहीं है। आप बतलाइए कितने

वैनन आज की तारीख में ऐसे पड़े हुए हैं मरम्मत के लिए जिनके लिए सामान नहीं मिल रहा है?

दूसरी बात—फर्स्ट क्लास का किराया घाप ने बढ़ाया तो रेलवे के फर्स्ट क्लास के कम्पार्टमेंट कितने आज खाली जाते हैं? क्योंकि जिनको फ्री पासजेज मिले हुए हैं, मिलिट्री के घ्रादमी हैं या रेलवे के पर्सनिल हैं उनके अलावा और कोई फर्स्ट क्लास में जाना पसन्द नहीं करता है। आपने फर्स्ट क्लास का किराया तो बढ़ा दिया लेकिन उसमें जाता कौन है? मैंने यहां पर पहले भी कहा था कि सेकेंड क्लास कोचेज में आपने स्लीपर्स और सिटिंग का प्रबन्ध साथ-साथ कर रखा है। उन कोचेज को या तो आप सारा बैठने के लिए ही कर दीजिए, या फिर सारे स्लीपर्स ही बना दीजिए। आपको लाखों का घाटा हो रहा है लेकिन आप ध्यान नहीं देते हैं। नादन रेलवे कमेटी की रिपोर्ट में लिखा हुआ है—

I am not going against the Reports referred to.

तो यह जो आप बता रहे हैं, अच्छा होगा कि आप पहले अपनी कमियों को दूर करने को कोशिश करें। यह जो प्रस्ताव है वह तो पास हो ही जायेगा लेकिन सवाल है कि रेलवे के अन्दर जो कमियां हैं उनको कैसे दूर किया जायेगा? नादन रेलवे में आपने क्या किया? मेरे सामने शिकायत आई है कि नादन रेलवे में जोधपुर डिबीजन में जिन स्टेशन पर गाड़ी बहुत कम देर सकती है वहां के लिए आपने हुकम दे दिया कि नयी ट्राली बनाई जायें और 26 जनवरी को वह चलनी चाहिए :

Non-standard trolleys will not be allowed, and they should be prepared before the 26th January—this order was passed by Divisional Office.

एक एक ट्राली पर 4 हजार खपया लगता है। जो पहले की ट्राली बनी हुई हैं उनका क्या होगा? उन लोगों ने शिकायत की है। जोधपुर डिबीजन पर छोटे छोटे स्टेशन हैं। जिन स्टे-शंस पर बड़े बड़े प्लेटफार्म हैं वहां पर तो

[श्री मूलचन्द ढाया]

इसकी आवश्यकता हो सकती है लेकिन छोटे स्टेशन पर तो कोई खाने पीने के लिए उतरता ही नहीं है। फिर भी आपने खोबे बालो को हुक्म दे दिया कि नयी ट्राली बनाये तो इन बातों पर आपको सोचना चाहिए कि जो आपके बड़े आफिसर्स हैं वह किस तरह के आर्डर्स देते हैं।

मैंने आपसे पहले भी कहा है कि रेलवे में बड़े आफिसर्स ओवर-स्टाफ्ड है। एक-एक रेलवे स्टेशन पर 25 तरह के आफिसर्स इस्पेक्शन करने के लिए आते हैं। एक बड़े स्टेशन पर एक अपसर यह पता लगाने के लिए घूम रहा था कि कितना अनाज वटा से चढता है। इस तरह से हर स्टेशन पर अपसर घूमते हैं और पता लगाने हैं कि कितना माल स्टेशन पर चढाया जाता है। ता इन बातों को थारोली इन्स्पेक्टेड करना चाहिए। जो कमेटीज बनती हैं उनका खर्चा ही कगेडों में आ जाता है। आप कमेटीज का एस्टिमेट देखिए और जो लिट्रचर हाता है उसका खर्चा देखिए। जो कमेटीज बनती है उन पर खर्चा ही खर्चा होता है। इसलिए मेहरबानी करके आप सारी चीजों को देखिए। आप मेहरबानी करके फस्ट क्लास कम कीजिए। एयर कडीशन आप क्यों चलाने हैं। सारे लोग सेवेन्ड क्लास में चले जाये। फर्स्ट क्लास में तो फ्री वाले ही चलने हैं। एक तरफ तो आप कहते हैं कि हम गरीबों को मुविधा दना चाहते हैं। आप नाम तो लेते हैं गरीबों का और फायदा उठाते हैं हम लोग। इसलिए मैं समझता हूँ इन सब बातों का करना जरूरी है।

श्री राजेश प्रसाद यादव (मधेपुरा) : अध्यक्ष जी, मैं रेलवे मंत्री श्री श.फी. मुहम्मद कुरीशी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। इससे पहले कि मैं उसका समर्थन करूँ, मैं दो एक बातें कहना

चाहता हूँ। यह बात सही है कि इमर्जेंसी के बाद रेलवे में झाल राउण्ड इम्प्रूवमेंट हुआ है। हमारे दोस्तों ने जो इमर्जेंसी के बाद इम्प्रूवमेंट की बातें कही हैं उनमें रेलवे का एक उदाहरण दिया है जोकि सही है। लेकिन हमें यह बात सोचनी होगी कि 25 जून तक रेलवे में जो इस तरह का क्यास पैला हुआ था जिसके बारे में हमने कई बार बातें उठाई थीं तो गाडियों के लेट चलने का कारण बताया जाता था कि इजन के पुर्जे नहीं मिलते, कोयला खराब मिलता है—यह सारी बातें आती थीं लेकिन 26 जून को बिना किसी तरह का इम्प्रूवमेंट किये स्वत ही सब कुछ ठीक हो गया। इसका निष्कर्ष यह निकलता है कि जो भी दिक्कतें रेलवे में थीं चाहे गाडियों के लेट रनिंग की या अन्य सारी मैन-मेड थीं जिनको कि इमर्जेंसी ने दूर कर दिया। इमर्जेंसी के चलते या मंत्री जी के प्रयास के चलते जो भी इम्प्रूवमेंट हुए उसके लिए मंत्री जी धन्यवाद के पात्र हैं लेकिन चन्द महीने इमर्जेंसी के गजरने के बाद हम देख रहे हैं कि रेलवे में अभी भी दिक्कतें हैं। पहले जिस तरह से पक्वुवालिटी मन्टेन हाती थी जिस तरह से गाडियां राइट टाइम पर चलती थीं वह बात अब नहीं है। इस बात की ध्यान मैं मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। हमारा एडमिनिस्ट्रेशन के लोगों में आग्रह है कि इस बात पर वह ध्यान दें ताकि लोगो की दिक्कतें दूर हों।

मैं मंत्री जी का ध्यान एक बात की ओर और दिलाना चाहता हूँ कि सन् 1974 में जो रेलवे की स्ट्राइक हुई थी उसका संवन्ध में रहा प्लान आफ दि हाउस पर बार बार कन्सिडरमेंट्स किए गए लेकिन उन पर अमल नहीं किया गया जिसके कारण रेलवे एम्प्लाइज और रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन के बीच काफिडेंस में कमी आ गई है। वह समझते हैं कि आप वास्तव में जो यहाँ पर कहते हैं उस पर अमल नहीं पाता है। यहाँ पर बार-बार यह

कहा गया कि जिन लोगों पर सैव्याज और वायलेन्स के चार्ज नहीं हैं उनको वापिस ले लिया जायेगा नीकरी में, जो कि एप्लाइ करेगे लेकिन फिर भी उस पर अमल नहीं किया गया। आखिर यह कब तक चलता रहेगा? जब आपकी मंशा साफ है तो क्यों नहीं कहते कि अमुक तारीख तक या आज तक जिन्होंने एप्लाइ किया है और जिनके खिलाफ इम तरह के कोई चार्ज नहीं है उनको मुक्त किया जाता है। हमको मालूम है और शायद आपको भी मालूम होगा कि अलग-अलग लेबिल पर अफसरों को परमनल प्रज रखा है, चाहे वह किसी भी कारण से हो, ट्रेड यूनियन काजो तरीका है उसमें अफसर राइट के लिए कर्मचारी लड़ते हैं, लेकिन अब सरकारी अधिकारी परमनल प्रज को लेकर बदला ले तो बड़े दुख की बात है। मैं चाहूंगा मंत्री जी इम पर स्वतः ध्यान दें।

MR. SPEAKER: The hon. Member will continue after lunch. The House stands adjourned to re-assemble at 2.00 P.M.

13. hrs.

The Lok Sabha adjourned for lunch till Fourteen of the Clock.

The Lok Sabha re-assembled after Lunch at three minutes past Fourteen of the Clock.

[MR DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

RESOLUTION RE. RATE OF DIVIDEND PAYABLE BY RAILWAY UNDERTAKING TO GENERAL REVENUE—Contd.

MR. DEPUTY SPEAKER: Shri R. P. Yadav will continue his speech.

श्री राजगुरु प्रसाद यादव : उपाध्यक्ष जी, मैं कह रहा था कि किस प्रकार कर्मचारियों और रेलवे प्रशासन के बीच विश्वास की कमी हो गई है। मैं माननीय मंत्री जी से

आग्रह करना चाहूंगा कि वे यहाँ पर वही बात कहें, जिसको वे कर सकते हैं। आप देखेंगे कि इन्होंने गत माल यहाँ पर जितनी बातें कही, उनको ये कर नहीं पाये। इसलिये आइन्दा वे वही बात यहाँ कहे जिसको वे कर सकते हैं।

मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ— एक अल इण्डिया रेलवे गार्ड्स कौन्सिल है जिनमें मार्च, 1974 में वर्क-टु-रूल मूवमेंट किया था और बाद में कुरेशी साहब ने उस में इन्टरवीन किया था। उनके साथ एक एग्जिमेंट हुआ था जिसमें कहा गया था कि उनको रिवाइज्ड ग्रेड्स मिलेंगे। आज 22-23 महीने उस बात को हों चुके हैं, लेकिन अभी तक वह इम्प्लीमेंट नहीं हुआ, समय पर समय बीतता जाता है, हमेंशा यही कहा जाता रहा कि अब करेंगे तब वरेंगे, लेकिन हुआ कुछ नहीं। इस लिये मैं कहना चाहता हूँ कि आप जो कहे, उस को अवश्य करें।

यहाँ पर पिनफेज और थैपट का जिक्र किया गया है। एमर्जेन्सी के चलते थोड़ा घटा अवश्य है लेकिन वह अभी तक निर्मूल नहीं हुआ है। मैंने इस सम्बन्ध में पहले भी निवेदन किया था और आज फिर आग्रह करना चाहता हूँ कि रेलवे के जो लायर्स होते हैं, उनका पैन्ल बनाया जाय। बहुत सी जगह पर लायर्स पाटो से मिल जाते हैं और रेलवे को एडवाइस करते हैं कि उस मुकदमे को लड़ने में कोई फायदा नहीं होगा, इसमें रेलवे का नुकसान होगा। मैं समझ नहीं पा रहा हूँ कि आप लायर्स का पैन्ल क्यों नहीं बनाते हैं, आपके पास ऐसा पैन्ल अवश्य होना चाहिये, अगर कोई लायर ठीक काम नहीं करता है, तो दूसरे को केम दिया जा सकता है।

बीस सूत्री कार्यक्रम में बेरोजगारों को रोजगार देने के बहुत बड़े कदम उठाये गये हैं।

[श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव]

रेलवे मन्त्रालय ने भी ऐसा कहा था कि हमारे यहाँ जो कैंटीन्स और रिफ्रेशमेन्ट रुम्स हैं, उनको बेरोजगारों को दिया जायगा, लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि ऐसी बातें कागज पर ही रह जाती हैं, नीचे पहुँचने पर उनका इम्प्लीमेंटेशन नहीं होता है। आपका दिया हुआ वायदा, केवल वायदा रह जाता है। इसलिये मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूँ कि आपने जो घोषणा की है, उसको पूरा करे और रेलवे के कैंटीन्स और रिफ्रेशमेन्ट रुम्स बेरोजगारों को दें।

एक बात मैं ट्रान्सफर के बारे में कहना चाहता हूँ—इस सम्बन्ध में आपकी कोई डफिनिट पालिसी नहीं है, जिन के बारे में एप्रोच होता है, उनका ट्रान्सफर हो जाता है, चरना ऐसे बहुत से श्रादमी हैं जो 18-18 साल से एक ही जगह पर जमे हुए हैं। आज सरकार के विभिन्न विभागों में तीन वर्ष के बाद ट्रांसफर होना लाजिमी होता है, लेकिन आपके यहाँ इस नियम का पालन नहीं होता है। आज जो श्रादमी तीन वर्ष से ज्यादा एक ही जगह पर जमा हुआ है, उनकी खराबियाँ सामने नहीं आ पाती। उदाहरण के तौर पर बरौनी में जो स्टेशन सुप्रिन्टेन्डेन्ट हैं, वे 14 साल से वहीं चले आ रहे हैं और आप उनको बदल नहीं पा रहे हैं। इसलिये मैं आपसे आग्रह करना चाहूँगा कि आप उस पालिसी को अवश्य मद्देनजर रखें जिसके बारे में आप यहाँ कुछ कहते हैं।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ—बार-बार आपने इसी फ्लोर पर कहा है कि स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र जी ने जितने वायदे किये थे, जो कमिटमेंट्स किये थे, उनको आप अवश्य पूरा करेंगे। उन्होंने अपनी एक पब्लिक स्पीच में कहा था कि इसी फरवरी से, जो आनेवाली है, दौरम-मधपुरा से सिधेश्वर लाइन चालू हो जायगी।

सिधेश्वर एक घाँसिक स्थान है जहाँ बहुत बड़ा मेला लगता है, और देश का सब से बड़ा हाथी का मार्केट है। उसका सर्वे भी कम्प्लीट हो चुका है, लेकिन अभी तक आगे की कोई कार्यवाही नहीं हुई है। मैं आपसे आग्रह करना चाहूँगा कि आप अपने अगले बजट में इसको अवश्य इम्प्लूड करें, ताकि मिश्रा जी की आत्मा को शान्ति मिल सके। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपके प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: This debate is with regard to the recommendations made by the Railway Convention Committee and it should not become a general discussion on the functioning of the Railways.

I will call two more names and I hope they will keep this in mind.

Shri Singh Deo.

SHRI S. N. SINGH DEO (Bankura): I rise to support the resolution moved by the hon. Railway Minister, Shri Mohd. Shafi Qureshi.

It is needless for me to say again that since the promulgation of emergency there has been a marked and definite improvement in the functioning of our railway system and administration.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have started with just what I said.

SHRI S. N. SINGH DEO: Difficulties are there in my constituency which I want to highlight. I would not say much about the improvements which everybody knows. I will touch upon only certain aspects of the functioning of the railways. I would not take the time of the House and I will confine myself only to a few points particularly with regard to my constituency, the District of Bankura.

In my district of Bankura there is one railway called the Bankura-Damodar River Railway which is a narrow gauge system. It is a very old and worn-out narrow gauge system running in great deficit. I am told that the extent of loss to the railways is about Rs. 24 lakhs per year. There is a popular demand for converting this narrow gauge railway system into a broad gauge system and connect it to Burdwan Junction with a bridge over the river Damodar. This will then not only give more revenue to the railways but also greatly help the people of that area who are mostly backward and are lagging behind due to want of proper communications.

Another point I want to emphasize is regarding the narrow gauge railway link between Kotsila Junction and Purulia Junction in the district of Purulia which is only 24 km in length. This should be converted into broad gauge which would directly connect Ranchi with Calcutta via Purulia.

This would be the shortest distance between Ranchi and Purulia. This is a very popular demand of the area and so far as I know necessary survey work etc., in this connection has long been completed. This will improve the economy of the area.

श्री विभूति मिश्र : (मोतीहारी) :
 उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय कुरेशी के प्रस्ताव का हृदय से स्वागत करता हूँ और उनसे आग्रह है कि मेरी दो, तीन बातों पर ध्यान दें। एक तो यह है कि मुजफ्फरपुर से सोनपुर तक बड़ी लाइन ले जाते हैं जिसका नतीजा यह होता है कि अगर हम लोग यहाँ से लखनऊ जायें तो वहाँ से रेलगाड़ी से उतरे, फिर लखनऊ से चने तो मोनपुर में उतरे, मोनपुर से चले तो मुजफ्फरपुर में उतरे, फिर मुजफ्फरपुर से छोटी लाइन पर चढ़े तो मोतीहारी और बेनिया जाये चम्पारन की तरफ। हम लोग नैपाल के पास एक कोने

में रहते हैं हमारा कोई दुःख दर्द देखने वाला नहीं है। मुसीबत में हम लोग रहते हैं। महात्मा गांधी जी ने गुजरात से आ कर के, अफ्रीका से आ कर के चम्पारन के लोगों को गुलामी के पंजे से छुड़ाया, लेकिन आज हमारी सरकार है तो कम से कम इनको तो देखना चाहिये कि हमारी क्या हालत है।

दूसरी बात यह है कि मीटर गेज से बड़ी गेज करने की बात थी, और स्वर्गीय ललित बाबू ने कहा था, बदकिस्मती से उनका निघन हो गया, देश को बड़ी क्षति हुई, उन्होंने कहा था कि मुजफ्फरपुर से हम रेलगाड़ी से मोतीहारी होने हुए, सुगौली होने हुए दरभंगा आयेंगे, और यह देख लेंगे कि किस में ब्राड गेज होना चाहिये। लेकिन वह आज तक नहीं हुआ है।

तीसरी बात यह है कि प्रधान मंत्री ने बगहा में पुल बनाने के लिये उद्घाटन किया था लेकिन वह काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। माननीय कुरेशी ने कहा था कि इस पुल के बन जाने में 57 मील का फायदा कम हो जायेगा। अभी तक पुल निर्माण के काम में कोई प्रगति नहीं हुई है।

जहाँ तक रेवेन्यू मिनिस की बात है, एक तरफ तो सरकार ने सबकी ज़िम्मेदारी ले ली, सीलिंग भी इम्पोज़ हो रही है, लेकिन रेलवे ने व्हीलर कम्पनी को एक तरह से मोनोपली दे रखी है। मेरा कहना है कि आप यह काम शिक्षित बेरोज़गार प्रेजुएंट्स को दें। इसी तरह से स्वर्गीय ललित बाबू चाहते थे कि पटना में रेलवे का पुल बन जाये हमने अभी हाल की बाढ़ में देखा कि इस पुल के अभाव में, जब पटना में चारों तरफ पानी दिखाई देता था, उत्तर बिहार बिल्कुल कट आफ़ हो गया था। दक्षिण, बिहार में केवल गया की लाइन खुली थी। तो कम से कम उत्तर बिहार के लिये आप पुल बनायें। हम माननीय राज बहादुर से भी कहते हैं कि जब तक पुल

[श्री विभूति मिश्र]

न बने तब तक आप हवाई जहाज की सुविधा प्रदान कर दें जिसमें वाइ आदि जैनी विपनि के समय लोग आ सकें। लेकिन आज तक उस दिशा में भी कुछ नहीं हुआ है। मेरी मांग है कि उत्तर बिहार वालों के लिये पटना में रेलवे का पुल बनना चाहिये।

जहां तक पिलफ़रेज का मुवाला है मेरा कहना है कि आप अपने आदमियों को हिदायतें करें। अभी जो थोड़ा बहुत सुधार हुआ है उसमें फिर से िल हन लगी है। इसलिये मैं चाहता हूं कि कर्मचारी सधम से काम करें ताकि यह सुधार कायम रह सके।

ब्राच लाइन की हालत बहुत ही बुरी है। हम लोग मुजफ्फरपुर से मोतीहारी तक जाते हैं रात को, तो गाडी में बिजली नहीं रहनी, पानी नहीं रहता है। आपको इसकी देख-भाल करनी चाहिये। मन लाइन को तरफ तो सब लोग ध्यान देने हैं, लेकिन ब्राच लाइन की तरफ कोई ध्यान नहीं देता। इसलिये मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि आप हमारी दिक्कतों को दूर करें।

श्री राम नारायण शर्मा (धनबाद) :

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे क्वेशन कमेटी की सिफ़ारिशों पर जो प्रस्ताव माननीय मंत्री जी ने रखा है उस का मैं समर्थन करता हूँ। रेलवे में इतना बड़ा इन्वेस्टमेंट है, इतने लोग का करते हैं और कमेटी ने जो एक निश्चित रकम रिजर्वेन्ड की है तो अजकल के उद्योग के जमाने में इस विभाग को औद्योगिक लाइन के ऊपर चलना चाहिये और इस को भी अपना डिबिडेड, जैसे और इंडस्ट्री देती है, उसी तरह से मुनाफ़ा कमा कर के डिबिडेड देने की कोशिश करनी चाहिये। जहां पर 3,000 करोड़ का इन्वेस्टमेंट हो वहां पर इतनी छोटी रकम रिजर्वे फंड में जाय तो वह मुनासिब नहीं दीखता।

उपाध्यक्ष महोदय, मैंसे इन दिनों रेलवे में काफ़ी तरक्की हुई है, इस की ऐंफ़ीशियेंसी देखने में आती है जैसे रेलों का समय पर चलना और खास कर के मुडम ट्रेफ़िक में तरक्की हुई है जैसी की आज तक कभी नहीं हुई है, और खास कर कोयला उद्योग में जो इन की ओफ़रिंग लगभग 6,000, 7,000 बैग्स तक मैक्सिमम जाती थी, आज प्रति दिन 9,000 बैग्स बल्कि उस से भी अधिक देने में समर्थ है और कोयला उद्योग के सामने जो ट्रांसपोर्ट की दिक्कत रहती थी, वह दिक्कत आज नहीं है। बल्कि यहां तक रिपोर्ट आती है कि बैग्स बहुत से खाली चले जाते हैं। तो जो इतनी तरक्की दिखाई देती है इस के लिये मैं मंत्री जी को बधाई देना हूँ। ताज्जुब होता है कि सारी चीजों के बावजूद मारे कर्मचारी वही अधिचारी वही और इन्हां लोगों के द्वारा 26 जून, 1975 के पहले की जो स्थिति थी वह बहुत ही दर्दनाक थी और रेलवे विभाग सब से नीचे की सतह पर जा रहा था लेकिन आपात-कालीन स्थिति के लगते ही गतों गत ऐंफ़ीशियेंसी में सुधार हो गया। इस आपात स्थिति ने लोगों की आंखें खोल दी और गतों गत लोगों का कर्त्तव्य परायण बना दिया। आज उन की कर्त्तव्य निष्ठा जो नजर आती है मेरा ख्याल है कि अनुशासन वा डडा उन की पीठ पर दिखाई देता है जिस की वजह से यह कर्त्तव्य परायणता है, इस के लिये वह धन्यवाद के पात्र है।

स्वर्गीय ललित बाबू ने अपनी एक आल इंडिया रेडियो को दी गई वार्ता में बताया था कि धनवाद से सिंदरी तक पैसेंजर ट्रेफ़िक दी जायगी। उस की तरफ हम ने जनरल मैनेजर और मंत्री जी का ध्यान आकर्षित किया, लेकिन अभी तक वह वायदा पूरा नहीं हुआ है। जो वायदे किये गये हैं उन का निर्वाह वर्तमान अधिकारियों को करना

चाहिये जिस से लोगों को राहत पहुंचे, खाम कर के औद्योगिक क्षेत्र के लोगों की। सिदरी में फटिलाइजर का एक कारखाना है वहां के लोगों को यह राहत नहीं पहुंच पाती है। रेलों के चलाने में जहां आमदनी का ध्यान दिया जाता है कि उस में कितना गुडम ट्रेफिक मिनेगा, कितनी आमदनी होगी, वहां उन औद्योगिक क्षेत्रों में जो बसने वाले लोग हैं उन की भी सुविधाओं का ध्यान सरकार को देना चाहिये, खामनाश में उन्हें दिन्नी तक आने जाने की सुविधा होनी चाहिये। जैसे जनता एकमंत्रिम या जयन्ती जनता चलती है वैसे ही गाड़ियों का आदान-प्रदान उधर से भी होना चाहिये। औद्योगिक क्षेत्रों में वे सब चीजें नहीं आ पाती हैं

मंत्री महोदय ने समय-समय पर घोषणा की है कि 1974 की हड़ताल में किसी न किसी तरह से जो लोग आज भी कार्य में मुक्त बैठे हुए हैं और उन पर कोई सेबोटिज का या बायोनिस का चार्ज नहीं है, ऐंसे लोगों को वापिस नौकरी पर ले लिया जाएगा। यह सरकार का वादा भी है। सरकार को चाहिये कि ऐंसे लोग जो लगभग नौ श्रो है और जा बैठे हुए हैं और उन में से बहुत से लोगों पर इस तरह का कोई चार्ज नहीं है उनको तो वह कम से कम काम पर लगा दे।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MOHD SHAFI QURESHI). Sir, I am grateful to the hon Members who have taken part in this debate on the Resolution and for the kind words they have spoken about the operational performance of the railways. This could not be achieved but for the untiring efforts of our employees whether they be in the Railway Board or gangmen in the tracks. It is with a new sense of devotion of dedication and discipline that our employees have put themselves to this great task of improving the overall efficiency in

the railways. I hope that with their cooperation we will be able to sustain the efforts to maintain the tempo of efficiency

In the beginning of this debate on the Resolution, Shri Samar Mukherjee was a little critical about the railway finances. Sir, this Railway Convention Committee came into existence in 1924 by a Resolution passed in the Central Legislature. Then the first Committee about to be formed was in 1949. The idea was to have a fresh look at the arrangements of finances between the railways and the general finances as to what dividend should be paid to the General Revenue and when there are any surpluses, how that should be apportioned between the general finances and the railways. Then, subsequently the whole thing was reviewed by the Committees in 1954, 1960, 1955, and 1971. Now the present Committee's recommendations are before this House.

With regard to the financial position in the railways I think the hon. Members will have an opportunity of discussing it in greater details when the railway budget is presented to the House. I do not therefore, want to dwell on this problem at this stage. And more information would be available to the hon. Members at that time. But I can tell the hon. Members one thing that the efficiency in the railway operations has shown a considerable improvement. Today our workshops are very busy and active in the sense that a large number of wagons are being sent out now from the workshops to be utilised on the open tracks and the efficiency has gone up to 33 per cent which is a big improvement. The originating loading on the Indian Railways is at a record level of 25,150 wagons per day on the broad gauge during December 1975 as against the previous year's best record of 24,100 wagons in November 1974. Similarly, the passenger traffic has also gone up. It is not correct to say that both the goods traffic and the passenger traffic

[Shri Mohd. Shafi Qureshi]

has gone down. That is why I have made a submission that when the full figures are available the hon. Members will have an opportunity of discussing these things in greater details when the railway budget is presented.

One or two other problems were raised by the hon. Members. One of the problem touched upon by the hon. Members from both sides of the House was about the treatment meted out to the employees who had participated in 1974 strike. I have made it clear in this hon. House umpteen times that we do not have any policy of wreaking vengeance on our own employees. It is true that some of our employees were misled by certain leaders and, possibly they had ulterior motives and they did not have any good for the railway employees at their hearts. Out of 16,898 employees who were dismissed or removed from service, 16,057 have been taken back. That gives a total number of 841 which means about 5 per cent of the total. This means about 5 per cent of the total. Out of this, 70 people have not yet appealed and 456 people have gone to the Court. This leaves a balance of 315. If the hon. Members still feel that the number is bigger, we will have an open mind on this. These employees can file second appeals or appeal to the Minister and their cases will be considered. But, ultimately, Sir, there will be only a few employees left who possibly may not find a job in the Railways. Hon. Members should realise this because there are people against whom there are charges of murder, sabotage, violence and intimidation. Those cases are pending before the Courts. If the Courts give judgements in their cases and if they are found guilty, I am sorry to say very plainly that we will not take back such employees in the Railways. But, their number will be very small.

श्री राजाबतार शास्त्री (पटना) :
जिन पर कोई चार्ज संबोटाज या वायोलेंस

का नहीं है ऐसे लोगों के बारे में मैं आपको बता चुका हूँ और फिर बताने को तैयार हूँ, घनबाद के ये लोग हैं, उनको आप लेने को तैयार नहीं हैं—

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI:
Sir, I have given the figures. If the hon. Member can bring to my notice any cases where employees are not involved in such cases, where there are no charges of violence or sabotage against them, certainly, we will take back such employees. There is nothing which can stop us from doing so. But, there are people who have gone to the Courts themselves. With regard to Court cases and appeals, I would like to make it clear that we will go in appeal only on legal points, only in cases where some legal interpretation is required; in such cases, we will certainly go in appeal, and get a verdict from the highest Court, namely, the Supreme Court. But, where on factual side we find that the employees possibly have not been involved in such things, we will be liberal and we will not go in appeal against those employees. But, where a point of law is involved, where we have to seek the legal interpretation of the highest Court, certainly, we will go in appeal against the orders of the High Courts, to the Supreme Court and get a clear verdict on that. I have made this clear many times not only to Shri Samar Mukherjee, but to my hon. friend Shri Shastri also.

SHRI SAMAR MUKHERJEE: What about the casual labourers. (Interruptions).

MR. DEPUTY-SPEAKER: Order please. Mr. Shastri, you have had your say.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: It was very unfortunate that these casual labourers should have been involved in this 1974 strike and it was on the advice of some people outside that they were mis-led into this type of

activity. Now, Sir, with regard to the casual labourers. I have made it clear that their job is of a casual nature. Now, they have gone out of their jobs by themselves, voluntarily. But, we are still trying to be considerate towards them and as I said earlier on, those people who were working as casual labourers will be taken back on such works where the works are now being restarted. There is no question of keeping these people away. But, the point is, there is no work for them at the moment.

SHRI SAMAR MUKHERJEE: How many are outside?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: I think, it is less than 2000. I do not have the exact figures with me now. But, it should not be more than 2,000.

Sir, a reference was made to the Arrah-Sasaram light railway. I have already stated that this railway company is working under an agreement with the district authorities of Shahabad who subsidise the loss of this company to the extent of an amount not exceeding Rs. 88,000. The Central Government did not have any financial or contractual obligations with the company. But, Sir, when we found that in February 1975 that the company was threatening a closure and on that account a large number of people would be rendered unemployed, the Central Government agreed to enter into a financial arrangement with the company for a period of three years with effect from 1-4-1975 under which the Central Government would bear all the working losses of the company. The company was also given a ways and means advance of Rs. 2.5 lakhs with interest at 6 per cent. If the company is unable to repay this advance by March 1976, the advance would be set-off against the subsidy payable to the company by the Central Government. Sir, again, after the Central Government entered into this financial arrangement with the company, the Government of Bihar have agreed to increase their

subsidy payable to the company from Rs. 88,000 annually, to Rs. 1.25 lakhs. As the Central Government have agreed to subsidise the working losses of this company for a period of three years during which the company is expected to improve its financial viability and performance, the nationalisation of this railway has not yet been considered necessary.

SHRI SAMAR MUKHERJEE: Already it is closed.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: It is not closed. We have given them money. It is functioning.

SHRI SAMAR MUKHERJEE: From 4 December it was closed. Due to the intervention of the district administration, on the condition that the employees would be paid their wages, it was started. For two months they are getting no money. Today, 15 Jan. 1976, is the last day. Assurance was given that by this day they would be paid their back wages. On that assurance only for a few days the trains have been running. But there is no light, nothing of the kind. After 6 p.m. the trains will not run.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: I have already said that the Central Government have given them Rs. 2.5 lakhs. (Interruptions).

MR. DEPUTY-SPEAKER: What is this wrangling about? You have made your point.

SHRI SAMAR MUKHERJEE: That railway must be taken over. That is the demand.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: With regard to the Fatwa-Islampur Light Railway Company, there is an agreement with the Central Government under which the Government of India have guaranteed a minimum return of 3½ per cent of the paid up share capital of the company. If, however, the net receipts in one year exceed the amount sufficient to pay interest at 5 per cent on the paid up

[Shri Mohd. Shafi Qureshi]

share capital of the company, the excess is divided equally between the Company and the Government. The Government has the option to purchase the Company after every ten years. Commencing from 31 March 1948, the last option which fell due on 31 March 1968 was not exercised as the purchase was not found to be financially viable. The working of this light railway has been satisfactory and the Company has no financial difficulties in the running of this railway. Nationalisation, therefore, is not considered necessary at this stage.

SHRI SAMAR MUKHERJEE: That is not a fact.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: These are the facts I am giving.... (Interruptions).

SHRI SAMAR MUKHERJEE: I have recently got telegrams....

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will be achieved by this wrangling.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: Shri Daga, who is not here, referred to goods traffic going down. He said that a lot of traffic is diverted to road transport. It is a fact that after 1965 we have had some goods traffic going to roads. It is natural because road service in certain areas is more efficient. Deliveries can be taken from the factory itself and the goods handed over at the premises of the consignee. In order to meet this competition from the road side, the policy Government are now evolving is that both have to be complementary and supplementary to each other. We are trying to avoid competition. In backward/hilly areas, I think it would be a more economical and viable proposition to have roads built, feeder roads which can be linked to the main roads and to railways, and where the railways are in a position to carry long-distance commodities at normal rates, I think the railways should be allowed to play their part. There are no two opinions on

this. There is absolute co-ordination between railways and road transport. In fact, we are now paying some amount to road transport. In order to achieve this co-ordination in the field of transport services the railways participate financially in the State Road Transport Corporations wherever they are set up by State Governments under the Road Transport Corporation Act of 1950. The total investment of the railways in 13 State Road Transport Corporations at the end of 1972-73 amounted to Rs. 35.14 crores. So that shows that there is co-ordination between road transport and rail transport.

As for other matters, Shri Bibhuti Mishra raised a local matter. He wanted a particular train to run on a particular day on a particular route. I have told him these are matters which can be discussed mutually and agreement reached (Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: He is not in a position to give any assurance. He will take note of these things.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: Most of the points have been covered. With these words, I commend the Resolution to the acceptance of the House.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That this House approves the recommendations made in paras 4, 5, 15, 16, 17 and 23 contained in the Eleventh Report of the Committee appointed to review the rate of dividend payable by the Railway undertaking to General Revenues as well as other ancillary matters in connection with the Railway Finance and General Finance which was presented to Parliament on 9th January, 1976.

"That this House further directs that the action taken by Government on the other recommendations made in this Report, as well as in the Eighth and Ninth Reports, should be reported to the Committee"

The motion was adopted.